第８次名古屋市交通安全計画（中間案）

～交通事故のない社会を目指して～

名古屋市交通安全対策会議

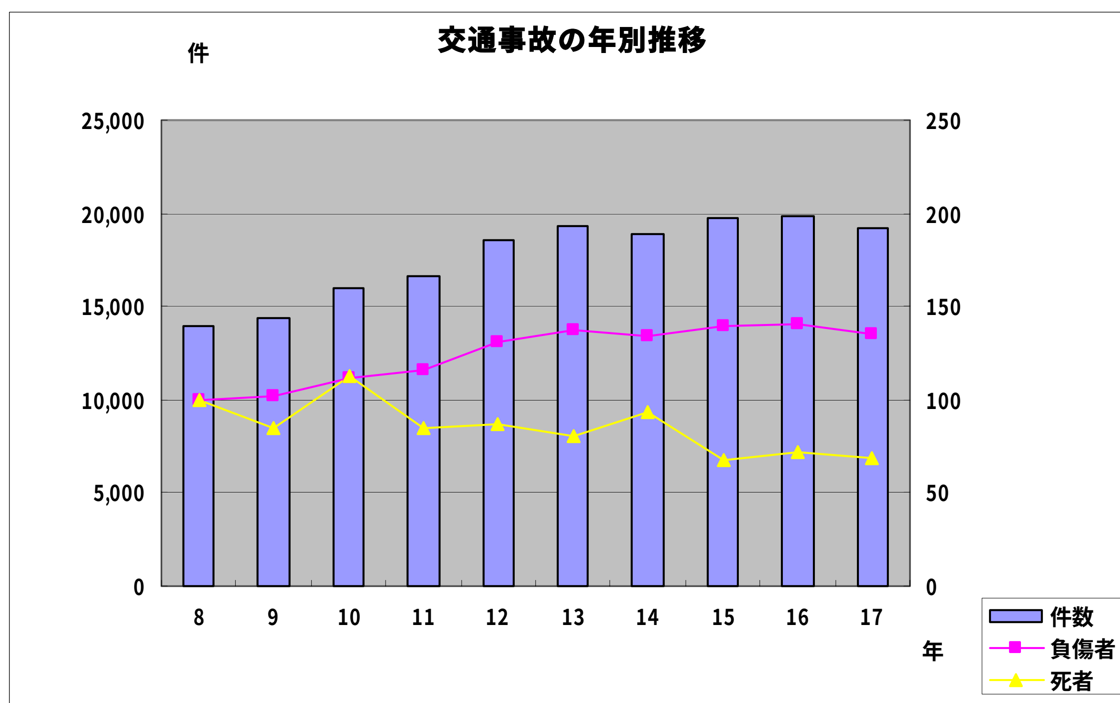
目　　　　　　　次

第1部　総　　論

第１　交通事故のすう勢

１　事故発生の年別推移

市内の交通事故情勢をみると 10 年前と比較して、事故件数は約 1 万 4 千件であったが最近 5 年間は約 1 万 9 千件と 5 千件程増えている。死者数は、平成 10 年の 114 人をピークに減少傾向にあり、平成 17 年には 70 人まで減少した。しかしながら、その一方で負傷者数は、6 年連続の 2 万人台となった。



※事故件数は件数、死者数･負傷者数は指数(平成 8 年を 100 とする)で表示

年／区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
事故件数	13,947	14,403	15,940	16,666	18,509	19,305	18,854	19,775	19,895	19,247
(指数)	(100)	(103)	(114)	(119)	(133)	(138)	(135)	(142)	(143)	(138)
死者数	101	86	114	86	88	81	94	69	73	70
(指数)	(100)	(85)	(113)	(85)	(87)	(80)	(93)	(68)	(72)	(69)
負傷者数	17,177	17,582	19,271	19,860	22,454	23,581	23,007	23,927	24,267	23,185
(指数)	(100)	(102)	(112)	(116)	(131)	(137)	(134)	(139)	(141)	(135)

近年の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

(1)　歩行者、自転車の交通弱者の死者が半数以上を占めている。

(2)　深夜の事故が多発している。

(3)　高齢者の死者が全体の 3 割程度を占め、ほとんどが歩行中・自転車乗車中におきている。

(4)　若者の死亡事故は深夜に、高齢者の死亡事故は昼間に多く発生している。

(5)　四輪車の死者は深夜の事故が多い。

(6)　小・中学生とも自転車による事故が多い。

2　道路交通を取り巻く状況

本市の交通を取り巻く状況は、定住人口の年齢別構成比でみると今後ますます少子高齢化が進行すると想定される。それに伴い、高齢者の運転免許人口も増加している。

また、交通基盤の整備、中部国際空港の開港等により交通の流れ・量に変化が生じている。

第２　計画の構想

１　計画の基本方針

本市の第３次の長期総合計画である「名古屋新世紀計画２０１０」に掲げる「誇りと愛着の持てるまち・名古屋」の着実な実現を推進していくためには、その前提として、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

その際、交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べて多いことから考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素である。

そのため、第８次名古屋市交通安全計画(平成 18 年度～平成 22 年度)では、人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会を究極の目標とした上、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るため講ずべき施策を明らかにしていく。

<u>第８次名古屋市交通安全計画(平成 18 年度～平成 22 年度)における目標</u>

平成２２年までに、交通事故による年間の２４時間死者数を６０人未満とすることを目指す。

また、交通事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指す。

最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていく。

（１）　少子高齢社会への対応

本市の人口構成をみると平成 12 年時点で国勢調査としては初めて「老年人口(65 歳以上)」が「年少人口(0～14 歳)」を上回って以来、少子・高齢化の進行を示している。

今後の急速な高齢化を踏まえると、高齢者にとって、安全で安心な交通社会の形成が必要である。

また、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る対策が一層求められる。

（２）　歩行者の安全確保

本市の交通事故死者数に占める歩行者の割合は３割を超えている。人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

（３）　市民自らの意識改革

交通社会に参加するすべての市民が、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起こさない、交通事故にあわない」という意識を再確認すべきである。そのためには、市民が自ら交通安全に関する活動にかかわり、積極的に関与していくような仕組みづくりを推進する。

（４）　ＩＴの活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、なかでもＩＴを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築したり、インターネットを活用した取り組みを推進する。

２　計画の構成

第８次名古屋市交通安全計画は、上記の基本方針を踏まえ、関係する機関・団体等の緊密な連携の下に次の８項目の交通安全対策を実施する。

①　道路交通環境の整備

安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を強化する。

②　交通安全思想の普及徹底

段階的な交通安全教育や高齢者自身の意識の向上を図る。

③　安全運転の確保

高齢運転者を始めとする運転者教育の充実を図る。

④　車両の安全性の確保

被害軽減対策に加え予防安全対策を充実する。

⑤　道路交通秩序の維持

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点的に取り締まる。

⑥　救助・救急活動の充実

救助・救急体制の整備、特に応急手当の普及を推進する。

⑦　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者に対する相談及び支援を充実する。

⑧　研究開発及び調査研究の充実

人、道、車の３要素の分野の研究等を行う。

第８次名古屋市交通安全計画の体系図

<u>基本理念</u>

－　交通事故のない社会を目指して　－

・「誇りと愛着の持てるまち・名古屋」の実現を推進していくためには、市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要で、交通安全の確保はその重要な要素です。

・人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会を究極の目標とします。



<u>目　標</u>

・平成22年までに交通事故による年間の２４時間死者数を６０人未満とすることを目指す。

・交通事故の減少にも取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指す。



<u>交通安全対策</u>

＜４つの視点＞

１．少子高齢社会への対応　２．歩行者の安全確保

３．市民自らの意識改革　４．ＩＴの活用

＜講じようとする施策＞

1　道路交通環境の整備

2　交通安全思想の普及徹底

3　安全運転の確保

4　車両の安全性の確保

5　道路交通秩序の維持

6　救助・救急活動の充実

7　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

8　研究開発及び調査研究の充実

第２部　　各論

第１　道路交通環境の整備

１　人優先の安全・安心な歩行空間の整備

（1） 生活道路における交通安全対策の推進

［経過と現況］

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。死傷事故発生割合の高い地区として指定されたあんしん歩行エリアについて、面的かつ総合的な事故防止対策を実施しエリア内の死傷事故の抑止を図っている。

また、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 12 年法律第 68 号、交通バリアフリー法）の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備等歩行空間のバリアフリー化を推進しており、名古屋駅地区、金山駅地区の整備を実施した。

［計　　　画］

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成するあんしん歩行エリアについて、面的かつ総合的な事故防止対策を実施する。

具体的には、エリア内の生活道路を中心に、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に、信号灯器のＬＥＤ化、交差点の改良、信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するほか、交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路を中心に視覚障害者用付加装置、高齢者等感応化、歩行者感応化等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

そして、エリア内の通過車両を抑制するため、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

このような対策を推進することにより、平成 15 年度策定の社会資本整備重点計画(平成 15 年 10 月 10 日閣議決定)において定められた数値目標（平成 19 年度までにエリア内の死傷事故を約 2 割抑止し、うち歩行者･自転車事故は約 3 割抑止）の達成を目指す。

また、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして、交通管理者と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑

制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

（2） バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備・通学路等の歩道整備等の推進

［経過と現況］

高齢者、障害者等が利用する福祉施設、病院等の周辺及び歩行者、自転車利用者等の多い道路において、事故防止効果の高い交通安全施設の整備を図ってきたが、近年、高齢社会が進展し、高齢者等の関与する事故はますます増加が懸念されることから、事故の増加傾向に歯止めをかけるため、交通安全施設などのより一層の整備拡充に努め、安全で快適なみちづくりや、バリアフリー化を積極的に確保している。

また、障害の有無や年齢等に関わらず、全ての人にやさしい「ユニバーサルデザイン」の視点に立ったまちづくりをすすめることを目的に、ユニバーサルゾーンの設定と区域内での交通安全施設整備や交通規制などを拡充してきた。さらに、生活道路における安全で快適な歩行環境を確保するため、コミュニティ道路の整備を進めている。

幹線道路に囲まれた住居系地区等においては、交通管理者による交通規制等のソフト的手法と道路管理者によるコミュニティ道路等のハード的手法を適切に組み合わせた総合的な交通安全対策を面的に行うコミュニティ・ゾーン形成事業にも取り組んできた。

また、交通バリアフリー法に基づき、これまで 3 箇所（金山駅地区、名古屋駅地区、栄・久屋大通駅地区）を重点整備地区に設定し、基本構想を策定してきた。

これらの事業の推進により、通学路や地域の歩行者軸となる道路において、通過交通や走行速度の抑制、駐停車の適正化など着実な成果をあげている。

［計　　　画］

ア　高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、視覚障害者用付加装置、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑化を図るため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化、駅前等の交通結節点においてエレベーター等の設置やスロープ化の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅周辺地区等においては、公共交通機関のバリアフリー化と連携しつつ、各特定事業計画に基づき、誰もが歩きやすい幅の広い歩道の整備、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう

配慮する。

　また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供を図り、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。さらに、バリアフリー歩行空間が有効に活用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。

イ　放置車両に係る使用者責任の拡充と確認事務の民間委託による執行力の確保を主な内容とする新たな駐車対策法制の下で、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する指導取締りを強化する。また、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者用の誘導用ブロック上の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な指導取締りを推進する。

ウ　歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道及び自転車歩行車道等の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努める。

　また、通過車両の侵入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を促進する。

エ　高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自然光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等高齢運転者に見やすく分かりやすい道路標識、道路標示とする等視認性の向上を図る。

オ　幼児、児童の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

カ　高齢者や障害者が安全でいきいきとした生活ができるように、高齢者や障害者がよく利用する施設周辺地区において、面的・総合的道路環境整備を図る「セイフティライブロード事業」の整備を積極的に推進する。

キ　ユニバーサルゾーンの設定

　全ての人にやさしい「ユニバーサルデザイン」の視点に立ったまちづくり、より安心、安全で快適なまちづくりをすすめることを目的に、障害者施設等の周辺をユニバーサルゾーンとして設定し、関係機関、地域住民及び区域内通行者の理解と協力のもと安全な道路環境を整備し維持する。

ゾーンで実施する事項

（ア）歩道の整備

（イ）視覚障害者誘導用ブロック等の施設整備

（ウ）ゾーン標識の設置
（エ）路上放置物件の指導取締り
（オ）その他市民の安全な通行のための施設整備等
（カ）横断歩道の設置
（キ）駐車禁止規制等、その他市民の安全な通行のために必要な対策
（ク）各種広報・啓発活動、点検活動等
（ケ）管理運営のための連絡協議会の設置

２　道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

（１）　適切に機能分担された連絡網の整備

［経過と現況］

市域を通過する交通を分担する高規格幹線道路、市街地内の幹線道路・補助幹線道路及び歩行者を中心とした生活道路において、道路の機能に応じた役割を分担しながら適切に道路整備を行ってきている。今後も、機能分担に応じた道路整備を推進していく必要がある。

ア　自動車専用道路の整備

高速都心環状線（都心環状線部)、高速１号楠線（東片端 JCT ～楠 JCT)、高速２号東山線(新州崎 JCT～高針 JCT)、高速３号大高線(鶴舞南 JCT～名古屋南 JCT)、高速５号万場線(名古屋西 JCT～新州崎 JCT)、高速 11 号小牧線(楠 JCT～小牧 IC)、高速 16 号一宮線（清洲 JCT～一宮市緑四丁目）の整備が完了している。

高速４号東海線(山王 JCT～東海 IC)及び高速６号清洲線(明道町 JCT～清洲 JCT）区間について事業中であり、整備を促進する。

イ　都市計画道路の整備による幹線・補助幹線道路整備

都市計画道路の整備は、幹線道路等のネットワークを構築し、交通流の円滑化を図っている。また、整備において歩行者の安全確保を実現することにより、交通安全に寄与するものである。したがって、渋滞解消による交通流の円滑化に寄与できる路線、市周辺部の放射環状道路の整備等を重点的に進めている。

市内の幹線道路の平成 16 年度末延長

都市計画決定延長	供用延長
847.51km	727.97km

［計　　　画］

ア　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者などの多い商業地域内などにおいては、通過交通をできるかぎり幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路を整備

するとともに、ハンプや狭さく等の速度抑制施設も合わせて効果的に配置する。

イ　交通の安全は、基本的には道路のネットワークを体系的に整備することによって確保される。そのため、機能分担に応じた道路整備を推進し、交通流の円滑化を図っていく。

ウ　一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い都市高速道路の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

エ　バイパス及び環状道路等の整備を推進し、通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における交通混雑の解消及び交通事故多発の防止を図る。

オ　交通結節点、交通拠点へのアクセス道路など幹線・補助幹線道路を整備し、生活道路から幹線・補助幹線道路へ通過交通の転換を図り交通混雑の解消及び生活環境を向上させる。

カ　効率的な輸送体系を確立し道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

(ｱ) 自動車専用道路の整備

高速 6 号清洲線（明道町 JCT～清洲 JCT）　　約 7.0km

高速 4 号東海線（山王 JCT～東海 IC）　　約 12.0km

(ｲ) 都市計画道路の整備

事業中路線（48 路線、41km）の早期完了を目指し、整備を推進する。

（２） 改築による道路交通環境の整備

［経過と現況］

交通事故の多発を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針で整備を進めてきた。

ア　広幅歩道の設置

都市計画道路の整備に伴い、道路構造令に基づき整備を進めている。

また、拡幅を伴わない改築での歩道設置も可能な限り推進している。

イ　交差点改良

交差点での渋滞解消のために、右折車線の付加などを行っている。

［計　　　画］

ネットワークの改善による道路交通環境の整備を推進し、安全かつ円滑・快適な道路整備を進めるため、次の方針により道路の改築事業を強力に推進する。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の運行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進する。

イ　交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

ウ　一般道路の新築・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。

エ　道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

（３）　高規格幹線道路等の利用促進

［計　　　画］

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等へ交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図る。そのため、高規格幹線道路等のネットワークの整備の推進、ＥＴＣを活用したサービスの拡充、渋滞対策等を図り、高規格幹線道路等をより利用しやすい環境の整備を推進し、安全性が高い高規格幹線道路等へ交通の転換を図ることにより、死傷事故の減少を推進する。

３　交通安全施設等整備事業の推進

（１）　歩行者等の安全通行の確保

［経過と現況］

社会資本整備重点計画に基づき、平成 15 年度から平成 19 年度までを計画期間に、特に交通の安全を確保する必要のある道路について、交通管理者及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の抑止と交通の円滑化を図っており、今後も交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業を推進していく。

［計　　　画］

死傷事故発生割合の高い地区をあんしん歩行エリアとして市内 13 地区が指定され、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施し、エリア内の死傷事故の抑止を図る。また、交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備、歩道の段差、勾配等の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する。

（２）　幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

［計　　　画］

事故危険箇所等の死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として指定された事故危険箇所について、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。交差点部においては、道路形態・交

通状況・事故発生状況等の分析を行い、右折車線の設置等の交差点改良を実施する。単路部等においては、交通安全施設等を整備する。

また、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、違法駐車抑止システム等の運用による駐車対策を推進する。

（３） ＩＴ化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

［計　　　画］

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、対策実施箇所における通過時間の短縮等を図る。

また、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の推進を図るとともに、情報収集・情報環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進する。

このような対策を推進することにより、社会資本整備重点計画において定められた数値目標（平成１９年度までに約１，０００件の死傷事故抑止）の達成を目指す。

４　効果的な交通規制の推進

（１） 地域の特性に応じた交通規制

［経過と現状］

自動車交通に起因して都市に集中的に発生する交通事故、交通渋滞、交通公害等の各種障害を除去するため、都市全体の交通流を管理し、都市機能の維持を図ることによって、安全で快適な生活環境を確保することを目標に、都市部における交通規制を重点的に推進してきた。この間、交通事故は順調に減少するなど大きな成果をみたが、依然として交通弱者の事故が多発する現状に鑑み、特に歩行者、自転車利用者等の保護対策を中心に交通情勢の変化に即応した交通規制を実施している。

［計　　　画］

主として通過交通の用に供されている道路については、駐（停）車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点を置いた交通規制を実施し、あんしん歩行エリアの形成を図る。

（２） 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

［計　　　画］

安全で円滑な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を計画的に推進する。

（３） 幹線道路における交通規制

［計　　　画］

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

（４） 高速道路等における交通規制等

［計　　　画］

新規供用の高速道路については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速道路については、交通流・量の変動、道路構造の改良状況、安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、必要に応じ交通実態に即した交通規制となるよう見直しに努める。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

また、異常気象、重大事故発生時等の交通障害発生時において、その状況に即した速度規制、通行禁止を迅速かつ的確に実施し、二次障害の防止を図る。

５　地域住民等と一体になった道路交通環境の整備

（１） 道路交通環境整備への住民参加の促進

［経過と現状］

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全等の点検を行う「交通安全総点検」を春と秋の交通安全運動時にできるだけ合わせて実施している。

また、標識ＢＯＸ（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）や愛知県道路標識改善対策協議会等により道路利用者の意見等を徴収している。

［計　　　画］

交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、交通安全への参加意識の熟成を図りつつ、行政と地域住民、企業の連携と協力により、今後も「交通安

全総点検」をあんしん歩行エリア、コミュニティ・ゾーン、ユニバーサルゾーン等の予定地区において、積極的に推進する。この総点検にて得られた意見や、交通実態調査や住民アンケート調査データをコミュニティ・ゾーン協議会等に提案し、整備計画作成の参考とする。

また、道路利用者等が日常感じている意見については、標識ＢＯＸ等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

（２） コミュニティ・ゾーンの形成

［経過と現況］

生活道路は幹線道路の 2 倍以上も事故の危険があり、特に歩行中の事故は生活道路に集中している。また歩行中の死亡事故の約 6 割は自宅から 500m 以内で発生している。このため、歩行者等の通行が優先されるべき住居系・商業系地区において、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、面的に各種交通安全対策を実施するコミュニティ・ゾーン形成事業が必要である。市内では、緑区長根台地区を始め、現在までに 8 地区完了し、4 地区が事業中である。

コミュニティ・ゾーン完了地区

・緑区長根台地区　・北区如意地区　・瑞穂区瑞穂地区
・東区旭出地区　・天白区しまだ御前場地区　・名東区大針地区
・昭和区吹上地区　・千種区上野地区

［計　　画］

歩行者等の通行が優先されるべき住居系・商業系地区において、通過交通の進入を抑え、地区内のくらしの安全を確保するため、道路管理者によるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備と交通管理者による交通規制を効果的に整備し、地区内の交通安全の確保と生活環境の質の向上を図る。この事業は、地域住民の生活に密接に関係するため、施策の立案段階から地域住民や道路利用者の意見を聞き、地域の実情を踏まえた整備を行う。

コミュニティ・ゾーン整備継続地区

・南区桜地区　・天白区植田南地区　・昭和区松栄地区
・千種区今池地区

６　効果的で重点的な事故対策の推進

（１）交通事故対策の重点実施

［経過と現況］

幹線道路での交通事故の多発を防止するため、交差点付近での道路形態、交通状況、事故発生状況等の分析を行い、右折車線の設置等の交差点改良を進めてきた。

道路の屈曲部等の区間においては防護柵、道路反射鏡等を設置し、また、中央帯開口部の閉塞を図ってきた。

［計　　　画］

幹線道路における交通事故が特定の区間に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「優先度明示方式」（効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式）により、死傷事故率等の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。

（２）事故危険箇所対策の推進

［経過と現況］

特定交通安全施設等整備事業の一つとして、死傷事故が多発し、又は死傷事故率が高い箇所を事故危険箇所として選定し、事故抑止対策を集中的に実施している。

［計　　　画］

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として指定された「事故危険箇所」について、交通管理者及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、道路標識の高輝度化等、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

このような対策を推進することにより、社会資本整備重点計画において定められた数値目標(平成 19 年度までに対策実施箇所の死傷事故を約 3 割抑止)の達成を目指す。

（３）科学的分析に基づく事故対策

［計　　　画］

事故危険箇所等において、科学的分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の事故対策の立案・実施及び評価に活用していくとともに、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」へフィードバックし充実するために、実施された事故対策の情報を蓄積する。

（4）連絡会議等の活用

［計　　　画］

平成 14 年から安全な道路交通環境の実現を図るための連絡会議や学識経験者等で構成するアドバイザー会議を活用した交通事故抑止対策を行っている。

愛知県警察及び中部地方整備局が設置した「愛知県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

（5）交通安全施設等の整備

［経過と現況］

交通安全施設等の整備は、昭和 41 年に制定された「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づき、2 次にわたる 3 箇年計画（昭和 41 年度～46 年度）及び 7 次にわたる 5 箇年計画（昭和 46 年度～平成 17 年度）を策定し、その計画等に従い、道路管理者及び交通管理者が協力して交通安全施設等の整備に努めてきた。また、社会資本整備重点計画に基づき、交通安全施設等を重点的に整備し、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図っている。

効果的で重点的な事故対策として道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進している。

第７次交通安全計画の実績

事業内容＼年度			13	14	15	16	17	計
歩　　道	事業費	千円	1,788,072	1,585,286	1,344,317	1,269,337	1,103,800	7,090,812
自転車歩行車道	事業量	km	27.1	21.8	18.9	19.2	17.1	104
コミュニティ道路	事業費	千円	721,269	474,900	455,873	251,965	347,412	2,251,419
(住区総合交通安全モデル事業及びコミュニティゾーン形成事業含)	事業量	km	4.9 (3地区)	3.3 (3地区)	3.1 (3地区)	1.7 (3地区)	2.8 (4地区)	5.8 (16地区)
立体横断施設	事業費	千円	67,045	17,000	71,853	0	0	155,898
	事業量	箇所	2	1	3	0	0	6
中　央　帯	事業費	千円	5,355	69,153	33,596	17,194	10,500	135,798
	事業量	m	137	1,694	2,031	1,090	376	5,328
交差点改良	事業費	千円	124,836	135,800	125,227	97,171	266,876	749,910
	事業量	箇所	9	10	12	6	14	51
路肩の整備	事業費	千円	0	1,566	0	0	0	1,566
	事業量	m	0	32	0	0	0	32
道 路 照 明	事業費	千円	680,314	605,506	507,287	487,511	422,050	2,702,668
	事業量	基	2,397	1,930	1,808	1,440	1,306	8,881
防　護　柵	事業費	千円	258,422	902,179	261,749	143,476	79,100	1,644,926
	事業量	km	14.3	53.7	13.9	10.5	5.9	98
道 路 標 識	事業費	千円	85,315	146,011	125,350	63,295	56,900	476,871
	事業量	本	306	626	664	501	390	2,487
区　画　線	事業費	千円	163,356	70,701	120,621	116,998	45,040	516,716
	事業量	km	289.0	131.9	234.9	257.0	92.0	1,005
視線誘導標	事業費	千円	2,379	3,194	728	1,599	1,600	9,500
	事業量	本	553	127	96	114	160	1,050
道路反射鏡	事業費	千円	25,086	22,679	14,324	12,375	16,000	90,464
	事業量	本	143	139	93	80	80	535
身障者対策	事業費	千円	33,357	17,110	45,863	28,624	30,510	155,464
	事業量	式	1	1	1	1	1	5
セイフティライブ	事業費	千円	69,000	49,313	51,698	38,678	33,000	241,689
ロード事業	事業量	式	1	1	1	1	1	5
交通事故防止	事業費	千円	180,558	107,146	129,095	57,005	91,550	565,354
重 点 対 策	事業量	式	1	1	1	1	1	5
バリアフリー	事業費	千円	0	0	57,528	62,045	0	119,573
走行空間整備	事業量	式	0	0	1	1	0	2

（注）H17 年度の数字は計画

［計　　　画］

引き続き交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア　交差点改良の推進

交通事故が多発している交差点を重点に、右折車線の設置等交差点改良を積極的に進め、交通事故防止と交通の円滑化を図る。

イ　危険区間の整備

道路の屈曲部等事故発生が予測される区間では、道路構造・交通状況等に応じた交通安全施設等の整備を推進する。

ウ　道路照明等の整備

夜間の交通事故防止を図るため、道路照明の整備拡充に努め、また、自発光式道路鋲、高視認性区画線等の設置を進める。

エ　事故実態に即した整備

事故多発地点について、関係機関と協力して総合的な事故分析を行い、最も効果的な交通安全施設等の整備に努める。

オ　信号機の設置

道路構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化を推進する。

カ　道路標識の高輝度化等

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、幹線道路における深夜の速度超過による事故を防止するための高速走行抑止の信号制御を実施する。

（６）地域に応じた安全の確保

［計　　　画］

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

（７）交通事故多発地域における重点的交通規制

［計　　　画］

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

（８）重大事故の再発防止

［計　　　画］

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずるとともに、事故発生場所と同様の場所についても、先行対策を実施し、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

７　高速自動車国道等における事故防止対策の推進

（１）事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

［計　　　画］

安全で円滑な自動車交通を確保するため、交通事故のデータ収集・事故要因を的確に

分析し、これに基づいた事故対策を策定し、集中工事等により舗装､伸縮装置､道路標識等の補修を実施する。特に、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所については、雨天、夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化方防護さく、道路照明施設、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施する。道路構造上往復に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置のほか簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面表示の設置、簡易分離施設の高度化、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。また、逆走防止のための標識や路面標示の整備を図るなど、総合的な事故防止を推進する。

（２）安全で快適な交通環境づくり

［計　　　画］

車両感知器、監視テレビ、道路交通情報通信システム(ＶＩＣＳ)、道路情報板の新設を促進し、集中工事等で騒音対策の一環として低騒音舗装へ打ち換えて沿道環境の改善を図っていく。

８　高度道路交通システムの活用

[経過と現況]

最先端の情報通信技術（ＩＴ）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ＩＴＳ）を引き続き推進している。

（１）道路交通情報通信システムの整備

［計　　　画］

道路交通情報に対する道路利用者のニーズの高度化・多様化に対し、安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳの整備・拡充及び情報提供の充実を図る。

また、より高精度な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、5．8GHzDSRC等のインフラの整備を推進するとともに、ＩＴＳ(ＤＳＲＣ、ＶＩＣＳ等)器を活用した自動車からの情報（プローブ情報）の収集と道路を含むあらゆるサービス情報の提供等について産・官・学の連携の下、実現を図る。

（２）新交通管理システムの推進

[計　　　画]

交通管制センターをより一層高度化した高度交通管制システム（ＩＴＣＳ)を

中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報の提供、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、現場急行の支援等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

（３）交通事故防止のための運転支援システムの推進

[計　　画]

ＩＴＳの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信等の通信技術を活用した路車協調型安全運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる運転環境を創り出すことにより、交通事故の低減を図る安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）のサブシステムである事故態様情報提供システムの整備を推進する。

９　安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

（１） 安全で円滑・快適な道路交通環境の整備

［経過と現況］

昭和 30 年代後半から始まった経済の高度成長とモータリゼーションの急速な進展は、大都市周辺の幹線道路での交通事故の増加を生みだし、道路交通における安全と円滑、経済発展維持の確保という画面から今後における施策上の大きな課題となっている。

これらの対応策として、歩行者、自転車利用者等を自動車交通から分離する歩道、自転車歩行者道の整備などを進めている。

また、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備を推進している。

［計　　画］

ア　交通管制システムの高度化

（ア）交通に関する情報の収集、分析及び伝達その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

（イ）幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、系統化、半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。また、交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御（モデラート

信号制御、プロファイル信号制御）等を可能とする交通管制システムの高度化の推進を図る。

（ウ）分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通流監視カメラ、車両感知器等の整備、道路（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板、路側通信等の整備、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性･耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進する。また、ＶＩＣＳの整備・拡充を積極的に推進する。

イ　歩道、自転車道等の交通安全施設整備の推進

（ア）交通弱者である歩行者・自転車利用者等を自動車交通から分離し、交通事故防止、さらには道路交通の円滑化を図る歩道・自転車歩行者道の整備に努める。

（イ）ドライバーを始めとする道路利用者が、安全で円滑に利用できるよう、分かりやすく見やすい、国際化に対応した案内標識等の整備拡充を図る。

（ウ）歩道上での違法駐車を防止し、安全で快適な歩道本来の機能を確保するため、乗り上げ防止さく等の設置を進める。

（エ）その他の交通安全施設については、道路の構造、交通状況により、道路照明、防護さく、道路標識等の設置を進める。

（２）道路の使用及び占用の適正化等

ア　道路の使用及び占用の抑制

〔計　　画〕

道路は人や車が通行するほか､日常生活に欠くことのできない水道､下水道､電気､電話、ガスなどの施設の収容の場として重要な役割を担っている。

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、原則として抑制する方針の下に適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図り、特に、地下埋設物の管理について指導を強化する。

また、道路使用許可に係る事務の電子化の準備を進める。

イ　不法占用物件等の排除

〔経過と現況〕

道路の地上又は地下に工作物を設け、継続して道路を使用(｢道路占用｣という。)する場合は、道路管理者の許可を得なければならない。この許可を受けていないものには、許可手続き未済のものと占用許可の対象とならないものとがある。

工作物等の設置及び工事のための道路の占用については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、極力これを抑制する方針のもとに適正な許可を行うことに努めている。

本市は、毎年８月の「道路ふれあい月間」においては、道路施設の一斉点検、大規模工事パトロール、道路愛護思想の普及等の活動を集中的に実施し、安全で快適な道路環境の確保と道路の適正利用の普及啓発に努めている。

そして、道路管理者として管理する道路については、常に良好な状態を保持し、交通の安全と円滑化を確保するため、道路パトロール等により道路の監察に努めるとともに、道路交通の支障となる不法占用物件について指導・除却に努めている。不法占用物件については、不法占用物件是正対策を年次計画で定め、実態調査及び指導・除却を実施しており、かなりの効果は上がっているが、今後とも継続して是正対策に努める。

また、平成 16 年 12 月には「放置自動車の発生の防止及び適正な処理に関する条例」を制定し、平成 17 年 4 月から施行している。

平成16年度における道路管理実績（名古屋市分）

区　分	実　績
不法占用物件の排除指導	9，313　件
不法占用物件の除却	4，093　件
放置車両の除却	1，076　台
道路パトロール延長	176，271　km
道路パトロールによる監察件数	11，588　件

〔計　画〕

（ア）　道路交通の妨害となる不法占用物件等については、強力な指導取締りによりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民に対して積極的に行う。

（イ）　不法占用物件適正化対策

町の美観を損ない、通行の支障となっている置看板、はみ出し商品などの道路上の不法占用物件については、その防止に向けた啓発活動を積極的に行うとともに、引き続き年次計画に基づいて、市民の理解と協力を得ながら、全市的に指導し、除却に努める。

（ウ）　路上放置車両の処理対策

路上放置車両については、通行の支障となるばかりでなく、景観を損なう原因となっており、社会問題の一つとなっている。

このため、道路パトロール等により早期発見に努め、関係機関の協力を得ながら、早期撤去に努める。

ウ　道路の掘り返し規制等

〔経過と現況〕

道路の不経済な掘り返しを防止するために、道路管理者及び交通管理者と占用企業者で構成する「名古屋市道路占用調整協議会」を設置し、道路の掘り返しを必要とする道路工事等について、これらの工事が計画的かつ適正に実施されるよう長期計画の策定及び年間･月間工事実施計画を調整会において、工事の時期、施行方法、工事期間等について調整を行っている。また、舗装工事の完了後は、一定期間の掘削規制及び抑制を行い、工事による掘り返しの防止を図っている。

平成１６年度における道路管理実績（名古屋市分）

占用工事等の調整	３７６回

〔計　　　画〕

道路の掘り返しを伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う交通渋滞や事故を防止するため、極力これを抑制するとともに工事の計画、施行時期及び方法などの調整を図り、道路の掘り返しの減少に一層の努力をする。

（３）自転車利用環境の総合的整備

ア　自転車走行空間の整備促進

［計　　画］

自転車は、車両として車道を走行するように道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)で定めている。しかし、車道を走る自転車と自動車の事故が多発してきたため昭和５３年に公安委員会が指定した歩道は自転車の通行を認めるよう道路交通法が改正された。そのため本市の幅の広い歩道は、ほとんどが自転車通行可能となり、歩道の全延長の約半数が通行可と指定された。しかし、この指定された歩道でも自転車は自由に走行して良い訳ではなく、歩道中央から車道寄りの部分を徐行し、歩行者の通行を妨げるときは、一時停止する義務がある。

現状では、自転車利用のルール等が広く行き渡っておらず、自転車と歩行者が輻輳し、歩行者が危険な状態である。そのため、平成１２年度に「自転車利用環境整備基本計画」を策定し、歩道内において歩行者の安全性を向上させるため、自転車は車道寄りを走行するように舗装の種類を変えたり、路面表示したり、啓発看板等を設置する事業を推進している。

また、交通バリアフリー法に基づき本市が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場の整備を重点的に推進する。

イ　自転車等駐車対策の推進

［経過と現況］

自転車の利便性・経済性・環境へのやさしさが社会的に評価され、自転車利用は今後も年々増え続けていくものと思われる。現在でも、駅周辺の道路等に大量の放置自転車等が発生し、通行障害、防災活動への支障、都市景観の阻害など社会問題となっている。

本市では、昭和 48 年に国の「自転車安全モデル都市」に指定され、これを受け名古屋市交通安全対策会議において「名古屋市自転車安全利用計画」を策定し、この計画により自転車駐車対策を推進してきた。昭和 55 年には、自転車駐車対策の基本的方向を示す「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が制定された。それを受けて、昭和 57 年に「名古屋市自転車駐車対策の基本方針」及び「同推進要綱」を制定し、「同自転車駐車対策推進協議会」を設置した。

しかし、要綱での対応では限界があり、十分な自転車対策ができないため、昭和 63 年 10 月 1 日には「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」を施行し、自転車駐車場の整備、放置自転車の撤去、自転車利用者への広報・啓発をより積極的に行うこととした。

その後、国においては自転車及び原動機付自転車の駐車対策を総合的に推進するため、平成 6 年 6 月 20 日に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」(昭和 55 年法律第 87 号)が改正施行された。

この改正を受け平成 7 年 4 月 1 日には原動機付自転車の撤去、市長の付属機関として「名古屋市自転車等駐車対策協議会」の設置等について、名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例を改正施行し、これまで以上に放置自転車等への対策を積極的に行うこととした。

自転車駐車場の整備は、平成 17 年度末現在 387 箇所、約 10 万 5 千台を整備し、市内の総駐車台数の約 70％を収容できるようになった。

このうち、有料自転車駐車場については、平成 17 年度末現在 38 駅 72 箇所において、約 27,000 台整備している。

また、平成 18 年 3 月末現在で 77 箇所の駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定しており、これにより、指定された区域内に放置された自転車等の即時撤去が可能となり、放置自転車等の解消に貢献している。

自転車利用者への広報・啓発活動については、年間を通じ、放置自転車の追放、迷惑駐車の防止及び近距離利用の自粛など自転車の適正利用を様々な方法で呼びかけている。これらの対策により、平成 17 年度自転車駐車状況調査による自転車等放置台数は 33,969 台で、昭和 62 年度の 64,362 台をピークに減少傾向にある。

しかしながら、市内における自転車等駐車総台数は約 14 万台で、ほぼ横ばい傾向にあるものの駅周辺への自転車等の集中傾向は変わっていない。

名古屋市内における自転車等駐車状況　　　（各年度秋に調査）

事項／年度	駐車総台数	駐車場内台数	放置台数
１３	144,772	109,406	35,366
１４	144,944	109,928	35,016
１５	143,635	110,072	33,563
１６	140,031	107,250	32,781
１７	140,086	106,117	33,969

［計　　画］

名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例により、国、県、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、自転車販売業者、自転車利用者等の協力を積極的に得ながら、自転車駐車対策を総合的に推進する。

(ｱ) 自転車駐車場の有料化整備

放置自転車問題の早期解決を図るため、主な駅（名古屋駅始め７５駅）の有料自転車駐車場の整備を概ね５カ年で完了することを目指す。

(ｲ) 放置自転車対策の推進

自転車駐車場の有料化と併せて駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、撤去活動を行うとともにそのＰＲに努める。

ａ　撤去体制の強化

自転車等放置禁止区域における即時撤去活動を中心とした放置自転車等の撤去体制の強化を図る。

ｂ　放置自転車追放月間の実施

区安心・安全で快適なまちづくり協議会等を中心に、春秋全市一斉に実施する「放置自転車追放月間」の活動の充実を図る。

(ｳ)　自転車等の適正利用の啓発

広報なごや、交通安全ニュースなどの広報紙、各機関紙及び報道機関に協力を求めるなど、あらゆる機会を捉えて、広範な啓発活動を推進する。

(ｴ)　自転車駐車対策推進組織の充実

名古屋市自転車等駐車対策協議会及び各区安心・安全で快適なまちづくり推進協議会等の運営・活動を充実するとともに、地域における推進組織として、地区自転車駐車対策推進協議会の設置の促進を図る。

(ｵ)　放置自転車リサイクル事業の実施

本市が撤去した放置自転車で、保管期間が経過しても引取りがないもののうち、再生利用が可能な自転車について、自転車販売業者等の協力を得て、放置自転車リサイクル事業を進める。

１０　交通需要マネジメントの推進

［経過と現況］

交通渋滞解消対策としては、従来から道路の新設・整備、信号機の高度化、各種交通規制による交通容量の拡大対策で対応してきた。慢性的な交通渋滞はこれらの対策では捌ききれないところまできている。

このため、交通需要の軽減や平準化を目的とした総合的な交通規制に加え、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗り促進及びフレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメントや市民と行政とのコミュニケーションを通じて、一人ひとりの移動が自発的に望ましい方向になるよう促す施策であるモビリティ・マネジメントの実施を推進する。

なお、「なごや交通戦略」（平成１６年６月名古屋市交通問題調査会諮問第２号答申）では、自動車利用の適正化を図り、公共交通へ転換を促進する施策を展開することで、名古屋における公共交通と自動車の利用割合「３対７」を「４対６」にするという目標を掲げている。

［計　　　画］

（１） 公共交通機関利用の促進

ア　道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定を推進する。

イ　地域のニーズを把握し、運行ルート、ダイヤ、乗降施設、車両等バスサービスの構成要素について、絶えず見直し改善を行うとともに、マイカー・自転車等との共存及びバス・鉄道利用促進を図るため、パークアンドバスライドやサイクルアンドバスライドを促進する自治体・商業施設と連携した施策を推進する。

また、鉄道、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直しや、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることにより、利用者の利便性向上を図る。

ウ　駅前広場の公共交通機関相互または公共交通機関と自動車交通との乗り継ぎの利便性をより向上させるために、25 箇所（交通広場 3 箇所を含む）を都市計画決定し、主要な交通結節点において駅前広場の整備を進める。

（平成 18 年 3 月 31 日現在、都市計画駅前広場 25 箇所うち 18 箇所整備済。）

整備中　鳴海北駅前広場　鳴海南駅前広場　大曽根西駅前広場　大高南駅前広場
八田駅北駅前広場

（２） 自動車利用の効率化・適正化

乗用車の平均乗用人数の増加等により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進を図る。また、モビリティ・マネジメントの実施等により、自動車利用から公共交通機関への転換など、自動車の適正な利用を促す。

（３）交通需要の平準化

通勤や業務に伴う交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、経路誘導型の交通情報提供の促進を図る。

１１　総合的な駐車対策の推進

（１）駐車場等の整備

［経過と現況］

平成 13 年 12 月に「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」及び「名古屋市駐車場整備計画」を策定した。これらの計画では、栄・名古屋駅を含む都心核地区においては、地区としては駐車場の供給が需要を満たしているため、今後は整備よりも既存駐車場を有効利用する施策を推進していくこととし、その周辺の地区においては、平成 22 年度までに時間貸し駐車場を約 5,900 台整備していくものとしている。

ア　附置義務制度

大規模な建築物に対し駐車場の設置を義務付けている「名古屋市駐車場条例」については、地域特性を踏まえた基準の導入、荷さばき駐車場の義務付けなどを柱とした改正を実施し、平成 17 年 4 月 1 日より施行した。

イ　パークアンドライド

郊外部からの過剰な自動車流入を抑止するパークアンドライドについては、「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」を平成 17 年 3 月に策定し、平成 25 年度までに名古屋市内で 1,500 台のパークアンドライド駐車場を新たに整備・確保していくものとしている。

この計画を受け、今後は民間事業者との協働によりパークアンドライドを推進していくものとし、「名古屋市パークアンドライド駐車場認定制度」及び「名古屋市パークアンドライド駐車場整備等補助金交付制度」を平成 17 年 5 月に創設した。

また、この計画の進行管理等を行うために「名古屋都市圏Ｐ＆Ｒ推進協議会」を平成 17 年 12 月に設置した。

ウ　駐車場案内システム

既存駐車場の有効利用を図る駐車場案内システムは、平成 3 年度から栄地区で、平成 11 年度から名古屋駅地区で稼動している。

また、平成 15 年 12 月からはインターネットを活用したパソコン及び携帯電話への情報提供を開始した。さらに、平成 15 年度及び平成 16 年 10 月のＩＴＳ世界会議において、通信型カーナビを活用した駐車場案内システムの高度化に関する社会実験を実施した。

［計　　　画］

「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」及び「名古屋市駐車場整備計画」に基づき、都心核地区においては、既存駐車場を有効利用する施策の推進を、その周辺の地区においては、時間貸し駐車場の整備推進を図る。

ア　附置義務制度

「名古屋市駐車場条例」に基づき、適正に駐車場が確保できるように指導していく。

イ　パークアンドライド

「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」に基づき、「名古屋市パークアンドライド駐車場認定制度」及び「名古屋市パークアンドライド駐車場整備等補助金交付制度」を活用しパークアンドライドを推進するとともに、「名古屋都市圏 P&R 推進協議会」において関係機関と連携のもと計画の進行管理を行っていく。

ウ　駐車場案内システム

案内板の老朽化、情報推進技術の開発・普及状況を踏まえ、今後の駐車場案内システムのあり方について調査・検討を進め、より効率的・効果的なシステムの構築を図る。

（２） 秩序ある駐車の推進

［経過と現況］

駐車問題は、市民の日常生活に密着した問題であり、増加する違法駐車は、交通事故や交通渋滞の要因となり都市交通機能の低下をもたらしている。

そのため、交通の安全と円滑を図るため、違法駐車の防止広報・啓発活動、駐車実態に即したきめ細やかな駐車規制を実施するとともに、悪質・危険、迷惑性の高い違法駐車に対する指導取締りを実施している。

［計　　　画］

道路整備や社会情勢の変動により、道路環境、交通実態、駐車需要等が変化する中で、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から駐車規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細やかな駐車規制を推進する。

（３） 違法駐車防止気運の醸成・高揚

［経過と現況］

違法駐車車両に対する指導・取締りを実施する一方、市、市民及び事業者が協力して違法駐車等を防止する目的で「名古屋市違法駐車等の防止に関する条例」を制

定し、市民の遵法意識の高揚と駐車マナーの向上を図っている。

特に名古屋市違法駐車等の防止に関する条例に基づき指定した「違法駐車等防止重点地域」においては、監視員による助言啓発活動や事業者との協働による啓発活動を実施するとともに、従業員や来客用の駐車場の確保も訴えてきた。

また、「安心・安全で快適なまちづくりなごや条例」の理念に基づき、関係行政機関と市民が協働で違法駐車等追放活動を推進している。

[計　　画]

ア　違法駐車の排除、自動車保管場所の確保に関し、関係機関団体と密接な連携を図り、市民に対する広報・啓発活動を推進し、地域交通安全活動推進委員の活動の活発化等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車防止気運の醸成及び高揚を図る。

イ　「違法駐車等防止重点地域」において警察及び警察から委託を受けた駐車監視員と連携した啓発活動を行う。

ウ　違法駐車・青空駐車追放に向け、市民と関係行政機関が協働でパトロール等を行う。

（４）ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

[計　　画]

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路環境を阻害している都心部における違法駐車問題については、地元をはじめ、関係機関、団体等が連携して貨物の積み卸しのための停車帯の設置、パーキング・メーター等の有効的な活用等、駐車の効用にも配意した駐車規制の見直しを積極的に推進する。

繁華街における違法駐車対策については、駐車取締りを強化するとともに、交通管理者と道路管理者が連携して、ポスト・コーン等の設置による道路の狭隘化など、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

（５）新たな駐車対策法制による違法駐車対策の推進

平成 16 年 6 月 9 日に公布され、平成 18 年 6 月 1 日施行の新しい駐車対策法制は、良好な駐車秩序の確立を目指すものであり、その内容は、放置駐車車両の使用者責任の拡充と違法駐車取締り関係事務の民間委託の大きな二本柱からなっている。

この制度の効果は、違法駐車取締り関係事務の民間委託を行うことにより、駐車取締りの執行力が拡大するとともに、放置駐車車両の使用者責任の拡充により、良好な駐車秩序の確立が期待できる。

[計　　画]

ア　新たな駐車対策法制の円滑な運用を図るため、効果的な広報啓発活動を推進するとともに、確認事務の民間委託により違法駐車取締りに対する執行力を確保し、

良好な駐車秩序を確立する。また、確認事務の民間委託による取締りについては、地域住民の意見・要望等を踏まえ、重点的に取締りを行う場所、時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表する等適切な取締りを推進する。

イ　運転者の責任を追及できない放置駐車違反については、当該車両の使用者に対し、放置違反金制度に基づく放置違反金納付命令、車両の使用制限命令等を行うことにより、使用者責任の追及を徹底する。

１２　災害に備えた道路交通環境の整備

（１）災害に備えた道路の整備

［計　　　画］

地震による災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通網を確保することが求められ、東海地震・東南海地震の逼迫性が指摘されている状況を踏まえ、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路等を確保するため、橋梁の耐震補強を推進する。

（２）災害に備えた交通安全施設等の整備

[経過と現況]

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため交通流監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設及び発災時に必要な交通規制資機材等の整備を推進している。

[計　　　画]

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動式電源付加装置の整備を推進する。

（３）災害発生時における交通規制

[経過と現況]

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通規制資機材等の整備を推進している。

[計　　　画]

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を交通管理者と道路管理者が協力して迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的

確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する道路・交通情報板等の整備を推進する。

（4）災害発生時における交通情報提供の充実

[経過と現況]

災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通流監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設及び発災時に必要な交通規制資機材等の整備を推進している。

[計　　　画]

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板、路側通信を活用した道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、ＩＴを活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

１３　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（1）道路法に基づく通行の禁止又は制限

〔経過と現況〕

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、区間を定めて道路の破損、損壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限をする。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止している。その他「国道155号通行規制実施に伴う運営要領」に基づき、異常気象等により災害が発生し又は発生する恐れがあり、交通が危険であると認められる場合に、通行の禁止又は制限を行っている。また、アンダーパス等においても異常気象等による路面冠水時には通行の禁止又は制限を行っている。

〔計　　　画〕

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するために、異常気象等により交通が危険であると認められる場合に、通行の禁止又は制限をする。また、車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するために、関係機関と協力のうえ指導取締りを実施し、事業者へＰＲに努める。

（２）子供の遊び場等の確保

ア　街区公園等の整備

［経過と現況］

平成 18 年 3 月 1 日現在で都市公園の面積は、1,511.30ha で市民一人当たり 6.82 ㎡となり、法に定める標準にまだ達していない。そのうち市民の日常生活に密着する小公園（以下街区、近隣公園を小公園という）をみると 410.16ha で、一人当たり 1.85 ㎡となり、これらの小公園の不足が目立っている。

次表は平成12年度までと、平成13年度から平成17年度までの年度ごとの実績である。

区分＼年度		平成 12 年度まで	13	14	15	16	17	計
小公園	街区公園	1,085 箇所	8	7	17	13	11	1,141
		244.77ha	1.71	0.97	2.17	1.89	1.54	253.05
	近隣公園	91 箇所	0	0	0	1	2	94
		152.31ha	0	0	0	1.44	3.36	157.11

［計　　画］

今後の重点施策としては、公園の少ない学区に街区公園の新設を図るとともに、周辺部の市街地化に対応して、区画整理により確保された小公園の施設充実を図り、安全で安心な、歩いていける公園づくりを推進する。

(ア) 公園の配置に問題のある学区に街区公園の新設を極力進める。

(イ) すでに用地が確保されている小公園について、市民利用を推進する。

(ウ) 土地区画整理組合から本市へ移管される小公園は、市街地化にあわせて施設整備を図る。

(エ) 以上により平成 22 年度末までに 10.4ha の小公園を整備する。

種　　別		計　画　事　業　量（平成 18 年度～平成 22 年度）	
小公園	街　区　公　園	２６箇所	（　８．８ha）
	近　隣　公　園	１箇所	（　１．６ha）
	計	２７箇所	（１０．４ha）

イ　緑道等の整備

［経過と現況］

緑道は、安全性、快適性に配慮した“人間の道”であり、散策、ショッピング、サイクリングなどに利用され、災害時には避難路として役立つとともに、都市景観をも向上させる施設である。さらに、公園、学校、駅等の公共、公益施設を有機的に結ぶことによって、各施設の機能を一層発揮させるとともに、市民の生活環境の改善・向上に大きな効果をもたらすもので、昭和 56 年に 36 路線 169 ㎞の緑道網の整備基本計画を策定し、平成 17 年度末現在でおおむね 75.5%が整備されている。

道路緑化は、道路景観の向上、歩車道分離による歩行者の安全確保、あるいは遮光、

視線誘導など道路交通上の重要な機能を有しており、緑の量的拡大とともに、歩行者の快適性を高めるための質の高い整備も行っている。 (平成 17 年度は見込み)

区分 ＼ 年度		平成 12 年度まで	１３	１４	１５	１６	１７	計
緑　道 (㎞)		122.22	1.89	1.21	1.46	0.43	0.45	5.44
街路樹	高　木 （本）	114,225	740	640	539	963	500	3,382
	歩 道 緑 化 (㎞)	422.2	10.0	4.5	5.3	6.1	5.0	30.9
	中央分離帯植栽 (㎞)	188.9	1.5	1.9	1.4	4.9	2.5	12.2

［計　　画］

全市的な緑道網の形成をめざし、引き続き整備を推進する。

道路緑化に関しては、引き続き緑の量的拡大を図るとともに、植栽後の適正な維持管理に努める。

また、緑化思想の普及啓発、街路樹愛護会の強化に努め、市民と行政が一体となって緑を守り育てる運動を展開する。

種　別		事業量（平成 18 年度～平成 22 年度）
緑　道		5.0 ㎞
街路樹	高　木	2,500 本
	歩 道 緑 化	25.0 ㎞
	中央分離帯植栽	7.5 ㎞

ウ　児童館、児童遊園地、どんぐりひろばの設置

［経過と現況］

児童館は遊び場を通して児童の健全育成を図る児童厚生施設であり、各区１館の地域児童館と中央児童館及びとだがわこどもランドの１８館が設置されている。児童館は主に小学生や中学生が自由に遊ぶことができる貴重な場所であると同時に、近年は子育て中の親子が集うことができる子育て支援の拠点としての役割も重要になっている。

また、児童遊園地、どんぐりひろばは、本市独自の制度であり、地域に密着した安全な子どもの遊び場として市有地や民有地の休閑地を活用して、地域の方々の理解と協力を得て、遊び場の増進を図っているが、近年、地域の児童数の減少等もあり、利用者が減少している。

［計　　画］

子どもや子育て家庭が安心して遊んだり、過ごすことができる場所を身近な地域に確保することは、次世代育成の観点からも重要な課題である。

児童館については、建設年次の古い施設の改築を進めるとともに、より多くの子どもや子育て家庭が利用する、子どもの遊びや子育て支援の拠点となるよう、魅力ある事業の実施や積極的な場所の提供に努める。

児童遊園地、どんぐりひろばについては、地域の他世代も含めた利用の活性化を図る

とともに、地域のニーズや利用状況に応じた設置を進める。

（3）無電柱化の推進

〔経過と現況〕

電線類の地中化事業は、安全快適な通行空間の確保、都市災害の防止、都市景観の向上等を目的にしている。また、電柱・電線がなくなることにより、視認性もよくなり、電柱への衝突事故もなくなることから、交通安全にも寄与するものと考えられる。昭和 60 年度に試行として約 1km の地中化が行われて以来、昭和 61 年度からの第１期電線類地中化五箇年計画では、電線管理者がそれぞれ単独で地中化する単独地中化方式を、平成 3 年度からの第２期では、道路管理者が電線類地下収容施設を設置するキャブ方式・管路方式を、平成 7 年度からの第３期では、電線共同溝方式を中心に整備が進められ、平成 11 年度からは新電線類地中化計画、平成 16 年度からは無電柱化推進計画に基づき整備を推進し、平成 16 年度末までに約 124km が地中化されている。（直轄国道含む道路延長）

今後も、平成 7 年に制定された「電線共同溝の整備等に関する特別措置法（平成 7 年法律第 39 号）」により、電線共同溝方式が整備の中心となる。

〔計　　　画〕

電線類の地中化事業は電線管理者との合意を原則とするため、各電線管理者と調整をとりながら無電柱化推進計画(平成 16 年度～平成 20 年度）に基づいて事業を進める。

無電柱化推進計画では、歩行空間のバリアフリー化、歴史的街並み保全、良好な都市・住環境の形成等の観点からもより一層の無電柱化が求められていることから、これまでの幹線道路だけでなく、主要な非幹線道路においても事業を推進する。

１４　踏切道における交通の安全

（1）　踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

ア　立体交差化

〔経過と現況〕

市内には、道路交通量の多い踏切道が連担している地区等が存在しており、依然、踏切事故は、鉄道事故の半数を占めている状況にあり、今後とも鉄道の立体交差化を推進する必要がある。

事業内容＼年度		13	14	15	16	17
連続立体	事業量（箇所）	2	2	2	2	2
	事業費（千円）	8,536,548	7,416,615	5,029,634	7,052,347	8,887,000
単独立体	事業量（箇所）	3	3	3	3	3
	事業費（千円）	1,259,230	1,568,338	2,360,530	3,183,852	2,966,000

〔計　　　画〕

遮断時間が特に長く、かつ、道路交通量の多い踏切道が連担している地区や、主要な道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等による踏切道の除去を促進し、道路の新設・改築に当たっても極力立体交差化を図る。

イ 構造改良の促進

〔経過と現況〕

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に推進している。また、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いところにおいては、自動車の脱輪事故等が発生している状況にある。

事業内容＼年度		13	14	15	16	17
構造改良	事業量（箇所）	1	1	-	1	1
	事業費（千円）	68,217	85,000	-	170,000	66,306

〔計　　　画〕

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を強力に推進する。

また、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭い踏切道においては、構造の改良を強力に推進する。

（2） 踏切保安設備の整備及び交通規制等の実施

ア　保安設備の整備

〔計　　　画〕

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して、必要に応じ障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

イ 交通規制等の実施

〔経過と現況〕

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、各種規制を実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化による視認

性の向上を図っている。

〔計　　　画〕

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の高輝度化による視認性の向上を図る。

（3） 踏切道の統廃合の促進

〔計　　　画〕

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近隣踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性にかんがみ、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

（4）その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

〔計　　　画〕

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、車両等の踏切通過時の違反行為に対する指導取締りを行い、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

第２　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識と交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進していくことが必要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢化が進展する中で、社会に参加する高齢者の交通安全を確保する観点から、高齢者に対する交通安全教育を強力に推進する。特に、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実及び実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報をわかりやすく提供することに努める。また、家庭、学校、地域、職場、関係機関・団体が、それぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した主体的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者、子ども、親の 3 世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の推進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に確認することにより、効果的な実施に努めるとともに、意義・重要性等について関係者の認識が深まるように努める。

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（１）幼児に対する交通安全教育

［経過と現況］

幼児の交通安全教育は、幼稚園、保育園の教育及び保育活動と家庭教育・地域活動全般を通じて行われる必要があり、機会があるごとに安全意識の高揚に心がけてきた。

ア　幼稚園・保育園

幼稚園・保育園については、保護者との連携を強化し、通園時の安全を確保するとともに、日常の生活における交通安全に必要な事項について紙芝居や絵本などの視聴覚教材等を利用して理解させ、自他の生命を尊重し、安全に行動できる態度や習慣を育てるように努めてきた。

園児に対しては、道路の横断の方法など初歩的な交通安全行動を、保護者に対しては、チャイルドシートの正しい装着方法などを自ら体験し、習得してもらう参加・体験・実践型の教育を行っている。

イ　安全指導についての研究・研修

幼児教育研究協議会安全部会を中心に幼児の交通事故対策、交通安全教育指導の方法等

について、指導力の向上、効果的な教材・教具の開発・整備を図るため、研究・研修を行っている。

［計　　　画］

幼児の交通安全意識を高め、安全な通行方法を心身の発達段階や地域の実情に応じて具体的に指導し、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度や安全な行動の仕方を身に付けさせるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させるよう、保護者に対しては常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど家庭において適切な指導ができるよう交通安全講習会等を実施するなど、保護意識の醸成に努める。特に、入園時、小学校入学直前の卒園時等の時期に、実践的かつ具体的な交通安全教育に努める。

ア　幼稚園・保育園

幼稚園・保育園では、保護者の保護・管理を呼びかけるとともに、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を強化しながら、身近な生活における交通安全に必要な事柄について理解させ、自他の生命を尊重し、常に安全に行動できる習慣や態度を育てるように交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

また、幼児に交通安全の確認や危険防止への注意をする習慣や態度を身に付けさせるには、幼児の発達段階や特性に応じた交通訓練を実施する。

イ　安全指導についての研究・研修

幼児教育研究協議会安全部会を中心に、幼児の交通安全対策について研究するとともに警察等関係機関との連携・協力を図る。

（ア）交通安全に関する指導資料の提供

（イ）教職員に対する講習会の実施

（ウ）保護者ぐるみの訓練の実施

（エ）児童館利用のクラブ活動、行事や遊びを通じての安全指導や意識啓発の推進

（オ）交通指導員による交通安全教育活動の推進

ウ　安全管理

幼稚園・保育園への通園時の安全対策については、保護者、園、警察、土木等関係機関の協議により、効果的な安全施設の整備に努める。特に、幼児自身の安全能力には限界があるので、保護者の保護、管理を呼びかける。

（２）児童に対する交通安全教育

［経過と現況］

児童に対する交通安全指導は、学校教育全体を通して行われるものである。そのため、教育課程の位置づけを明確にし、計画的かつ系統的な指導を行っている。

ア　交通安全教育

「子どもたちに、自分の命は自分で守るすべを教え込む」ことを根底に捉え、「交通安全指導の手引き」「交通安全読本」等を活用して交通安全指導に努めてきた。さらに、参加・体験・実践型の指導を重視し安全意識の一層の醸成を図るという視点で「交通安全指導の手引き」の改訂を行い、「かどでは、止まれ」を重点に、地域の実情、児童の実態に応じた交通安全指導に努めている。

また、交通安全教室、愛知県交通安全協会との連携による「交通安全こども自転車大会」

などを実施しているほか、交通少年団の指導育成及び活動の活性化の促進を図るため、参加・体験・実践型の集合訓練を実施するとともに機関誌を発行している。

イ　登下校の安全管理

（ア）児童の登下校時における安全を確保するため、各学校ごとに学校・ＰＴＡ・警察などの諸団体と協議したうえで、安全が確保される道路を通学路として指定するとともに、小集団登下校をするよう指導している。また、通学路の重点指導箇所については、原則として１学区１名の交通指導員を配置して、登下校時を中心に街頭指導に当たっている。

（イ）通学路安全対策については、通学路安全対策協議会を設け、そのもとに、通学路安全対策検討会及び通学路安全点検調査作業部会を設置している。通学路安全対策検討会では、各区毎に所轄の警察署や土木事務所、教育委員会等の関係機関が集まり、通学路における安全施設の整備や交通規制等、各学校からの要望事項を基に検討し、通学路の安全確保に努めている。また、通学路安全点検調査作業部会では、通学時の児童の交通安全を確保するため、重点小学校を選定し、児童の参加を求め、その意見・要望を聴取しながら、道路管理者、交通管理者、教育委員会等の関係機関が合同で点検調査を行い、通学路の計画的な交通安全施設等の整備を進めている。

ウ　交通安全教育の充実

「交通安全教育指導用備品」を全小学校に配当し、交通安全教育の充実に努めている。

エ　新入学児童の安全確保

新入学児童の保護者に対して市長から交通安全メッセージをのせた手紙を送るほか、児童本人には黄色い帽子をプレゼントし、新入学児童の保護に努めている。

また、新一年生の入学説明会の際に、交通指導員から保護者に向けて子どもの「交通安全のお願い」のリーフレットを渡すとともに、交通安全講話を実施している。

［計　　　画］

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて歩行者及び自転車の利用者として、必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

学校における交通安全指導は、「自ら考え、自ら安全な手だてを発見できる人間」の育成に重点をおくとともに、交通安全に関する知識、技術の指導、自他の生命の尊重、他人への思いやり、心の問題として、すべての教育の場での幅広い指導に努める。

ア　交通安全教育

小学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動、児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について地域の実情や児童の実態にあった年間計画を立案し、「交通安全指導の手引き」「交通安全読本」「交通安全教育指導用備品」等を活用して、参加・体験・実践型の指導をする。

また、小学校高学年を中心とした交通少年団組織の指導育成及び活動の活発化の促進を図るほか、軽度発達障害児及び肢体不自由児や弱視、難聴等の障害をもった児童に対しては、障害の状態や発達段階、特性に応じた指導の強化を図るとともに、安全な行動確保に万全を期し、事故防止の能力育成に的確な指導体制を確立していく。

イ　登下校の安全管理

登下校時の安全を確保するため、交通指導員を市内全小学校区毎に原則として１名配置し、登下校時における交通事故防止に努める。また、通学路安全対策については、通学路安全対策協議会（通学路安全対策検討会及び通学路安全点検調査作業部会）を開催し、通学路の安全確保に努める。

ウ　新入学児童の安全確保

新入学児童の保護者に対して市長からの交通安全メッセージをのせた手紙を送るほか、児童本人には黄色い帽子をプレゼントし、新入学児童の保護を図るとともに、児童のまわりの人達の交通安全意識の高揚に努める。

また、新一年生の入学説明会の際に、交通指導員から保護者に向けて、「交通安全のお願い」のリーフレットを渡すとともに、交通安全講話を実施する。

エ　保護者も含め児童を対象にした交通安全教室、自転車教室、交通安全講話等を実施し、交通安全意識の高揚と交通ルール、マナーの習慣づけを図る。

（３）中学生に対する交通安全教育

［経過と現況］

中学生に対する交通安全指導は、学校教育全体を通して行われるものである。そのため、教育課程への位置づけを明確にし、計画的かつ系統的な指導を行っている。

ア　交通安全教育

「子どもたちに、自分の命は自分で守るすべを教え込む」とともに「間もなくドライバーになる子どもたちに、その責任を分からせる」ことを根底に捉え、「交通安全指導の手引き」及び「交通安全読本」を活用して交通安全指導に努めてきた。さらに、参加・体験・実践型の指導を重視し安全意識の一層の醸成を図る視点で「交通安全指導の手引き」の改訂を行い、「潜在危険への対応」を重点に、地域の実情、生徒の実態に応じた交通安全指導に努めている。また、自転車通学を許可している中学校では、学校や関係機関等と連携した参加・体験・実践型の自転車教室を実施している。

イ　登下校の安全管理

（ア）生徒の登下校時における安全を確保するため、各学校ごとに学校・ＰＴＡ・警察等の諸団体と協議したうえで、安全が確保される道路を通学路として指定している。

（イ）通学路安全対策については、通学路安全対策協議会を設け、そのもとに、通学路安全対策検討会及び通学路安全点検調査作業部会を設置している。通学路安全対策検討会では、各区毎に所轄の警察署や土木事務所、教育委員会等の関係機関が集まり、通学路における安全施設の整備や交通規制等、各学校からの要望事項を基に検討し、通学路の安全確保に努めている。

［計　　　画］

生徒に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもち、自己の安全ばかりでなく、他人への安全にも配慮できるようにすることを目標にする。

学校における交通安全指導は、「自ら考え、自ら安全な手だてを発見できる人間」の育成に重点をおくとともに、さらに交通安全に関する知識、技術の指導にとどまらず、自他の生命

の尊重、他人への思いやり、心の問題として、すべての教育の場での幅広い指導に努める。

ア　交通安全教育

中学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動、生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点を置き、地域の実情や生徒の実態にあった年間計画を立案し、「交通安全指導の手引き」等を活用して、参加・体験・実践型の指導をする。

軽度発達障害児及び肢体不自由児や弱視、難聴等の障害をもった生徒に対しては、障害の状態や発達段階、特性に応じた指導の強化を図るとともに、安全な行動確保に万全を期し、事故防止の能力育成に的確な指導体制を確立していく。

イ　登下校の安全管理

通学路安全対策については、通学路安全対策協議会（通学路安全対策検討会及び通学路安全点検調査作業部会）を開催し、通学路の安全確保に努める。

（４）高校生に対する交通安全教育

［経過と現況］

登下校時の事故の防止に向けた交通安全教育に努めている。また、警察官等による交通安全講話の機会を設けることにより、交通安全意識の啓発に努めた。

［計　　　画］

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任をもって行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全般を通して、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の若者に対して、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

（５）成人に対する交通安全教育

［経過と現況］

成人に対する交通安全教育については、各区の生涯学習センターをはじめとする公的社会教育施設において、それぞれの事業の一環として、主催講座などで随時、交通安全教室を開催している。

また、各事業所における自主的な交通安全活動を推進し、交通安全意識の高揚と交通ルール・マナーの向上を図っている。特に、自動車使用者に対しては、安全運転管理者等に対する法定講習を始め、各種研修会を行って事業所等の自主的な交通事故防止活動の推進を図っている。

中でも特に、若者については、深夜時間帯における二輪車や四輪車に乗車中の事故が多く、その原因は漫然運転やスピードの出し過ぎといった安全への認識の甘さが目立っていること

から、若者の集まるイベント会場における交通安全啓発や若者を対象とした参加・体験型の交通安全教育を実施している。

このほか、「くるま社会」に新たに参加する若者を、自主自立に基づくより良い社会人として育成するため、セーフティーアドバイザー制度を効果的に活用するなど、関係機関、団体と協力し、若者の交通安全思想の普及徹底に努めている。

二輪車については、初心運転者を対象としたヤングライダースクールを開催している。

また、自己申告に基づく無事故・無違反表彰を実施し、運転者の自覚と責任ある行動を促すとともに交通安全意識を高め、自主自立的な安全行動のできる運転者の育成に努めている。

［計　　　画］

成人に対する交通安全教育については、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許所得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

各事業所における自主的な交通安全活動を推進し、交通安全意識の高揚と交通ルール・マナーの向上を図るため、自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活性化に努めるほか、運転研修施設等の活用による、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、社会教育活動における交通安全教育として、社会教育施設が主催する講座・事業を通じて、交通安全意識の向上を図る学習機会を提供し、職域における交通安全教育としては、交通安全教育に必要な知識と優れた指導力を身につけた指導員の養成に努めるなど交通安全のための諸活動を推進するとともに、関係機関・団体・交通ボランティア等による実践活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

（６）高齢者に対する交通安全教育

［経過と現況］

高齢社会の進展に伴い高齢者の社会参加の機会が増加する中、高齢者の事故が増加傾向にあり、今後も増加が予想される。高齢者の交通事故防止を図るため、高齢者福祉施設利用者に対する交通安全教育の実施や地域での交通安全教室の開催、交通安全高齢者自転車大会、「人身事故発生マップ・高齢者交通安全ヒヤリ地図」の作成等の参加・体験・実践型の講習や「シルバーリーダー」の育成のほか、高齢者福祉相談員によるひとり暮らし高齢者への交通安全啓発や交通指導員による 70 歳を対象とした個別訪問など高齢者の特性に応じた安全意識の高揚に努めている。

［計　　　画］

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目的とし、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関、福祉関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を実施するとともに、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、地域で開催する「ふれあい給食サービス」など各種の催しにおいて交通安全啓発、反射材の普及促進を行う等多様な機会を活用して実情に即した効果的な交通安全教育を進める。

老人クラブ等と関係団体による「人身事故発生マップ・高齢者交通安全ヒヤリ地図」の作成等参加型の事業や「シルバーリーダー」等による自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行う。

さらに高齢者福祉相談員がひとり暮らし高齢者宅へ訪問した際に、交通安全リーフレットを手渡しながら交通安全を呼びかけたり、70 歳の高齢者宅を交通指導員が訪問して、市長からの「交通安全レター」を配布し交通安全の呼びかけを行う個別訪問による啓発事業を行う。

高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の 3 世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

（７）身体障害者に対する交通安全教育

［計　　　画］

身体障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない身体障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の身体障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

（８）外国人に対する交通安全教育

［計　　　画］

多文化共生社会の到来に伴い、地域・職域において外国人を視野に入れた交通安全教育を進めることの重要性を認識し、外国人に対し、交通ルールに関する知識の普及とその実践を目的とした交通安全教育を推進するとともに、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

２　効果的な交通安全教育の推進

［計　　　画］

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用するとともに、家庭・地域・職域から着実に交通安全教育を進める。

交通安全教育を行う機関・団体は、インターネット等を活用したネットワークの構築により、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行う等、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（１）交通安全市民運動の推進

［経過と現況］

本市の交通安全市民運動の推進は、名古屋市交通安全市民会議、各区安心・安全で快適なまちづくり協議会、学区連絡協議会などが、それぞれ市・区・学区の推進母体となり、関係機関・団体とが一体となって、市民の交通安全意識を高めるための活動を展開している。

毎年、春、夏、秋、年末の交通安全市民運動とともに、高齢者の交通安全、自転車の安全利用促進、夜間の事故防止、シートベルト・チャイルドシートの着用徹底、違法駐車の追放の年間強調運動を実施するとともに、交通事故死ゼロの日等の強調日活動を実施している。

［計　　　画］

交通安全施設の充実や交通規制の強化等、交通事故防止のための道路交通環境の整備・改善が進む中でも、交通事故は増加傾向にある。

事故原因の多くは、速度超過、信号無視といった基本的なルール無視にあり、今後の事故防止策として、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と交通ルールを確実に守る習慣付けが極めて重要になってきている。そこで、人命尊重の徹底を基本理念とし、推進団体を中心に、関係機関・団体が一体となって、家庭・地域・職域から交通事故を防止するための市民運動を強力に推進する。

また、近時の違法駐車状況を踏まえ、駐車ルールの遵守、駐車マナーの向上をめざす課題にも取り組む。

ア　強調期運動等の実施

（ア）春、夏、秋、年末に市民運動を展開するとともに、年間運動として高齢者の交通安全、幼児・児童の交通安全、自転車の安全利用促進、夜間の事故防止、シートベルト・チャイルドシートの着用徹底、違法駐車の追放に関する徹底した運動に取り組む。

（イ）「シートベルト・チャイルドシート」「スピードダウン」「飲酒運転追放」「夕暮れ時の前照灯早め点灯運動（ライド＆ライト運動）」など関所を設置し、指導取締りと連動した啓発活動を推進する。

イ　強調日運動の実施

交通事故死ゼロの日（毎月 10 日、20 日、30 日）、交通安全家庭の日（毎月 10 日）及び

シートベルト・チャイルドシートの日（毎月 20 日）などを強調日とし、街頭指導等の活動を強化する。

ウ　推進体制の強化

（ア）市民運動を市民主体のものとし、市民すべてがそれぞれの立場から参加する運動にするために、地域組織以外にも市民会議加盟団体の自主的活動の促進を図り、また地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

（イ）学区を中心とした地域での交通安全活動は、安心・安全で快適なまちづくりの一環としてとらえ、地域の実状に応じて各地域ごとに特色のある活動を推進する。

（ウ）実施機関・団体相互あるいは市民会議・地域組織内部相互の連絡・協調の円滑化を図り、実践活動の活発化を推進する。

（エ）警察・自治体合同ブロックによる連携活動を強化し、相互の情報交換に基づいた広範囲にわたる交通安全活動を推進する。

（２）自転車の安全利用の促進

［経過と現況］

自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、学校、地域や交通関係団体などの連携により、参加・体験・実践型の自転車教室を実施したり、小学校や高齢者を対象とした自転車大会を開催している。また、悪質な自転車利用者に対しては、イエローカード（指導啓発カード）を利用した街頭指導を実施している。

［計　　　画］

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行、歩道通行時におけるルール等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発や街頭指導の強化を図る。

特に、夕暮れ時の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の安全利用促進強調月間（11 月）を中心に、夜間の早め点灯や反射材の利用促進をはじめ、自転車の正しい乗り方及び安全装備に関する啓発活動を強化する。

また、交通指導員等に対する研修を実施し、自転車の安全利用に関する知識及び指導能力の向上を図る。

さらに、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進する。

高齢者及び小中学生に対しては、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催や交通安全自転車大会等競技を通じた安全利用の啓発に努める。

（３）後部座席等におけるシートベルト着用の推進

［経過と現況］

シートベルト着用の推進については、愛知県交通安全推進協議会が主唱する「シートベルト・チャイルドシート着用徹底年間運動」の一環として地域住民や関係機関との連携のもと啓発活動を実施している。

［計　　　画］

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図る。((平成 17 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、県下では運転席 87.5%（全国 92.4%）、助手席 75.6%（全国 80.3%）、後部座席 5.7%（全国 8.1%）（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による。))

このため、県が定めるシートベルト・チャイルドシートの日（毎月 20 日）及び同着用徹底強化旬間（2 月 11 日～20 日、6 月 11 日～20 日、11 月 11 日～20 日）の活性化を図るとともに、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

特に、車外放出事故の実態にかんがみ、高速道路において後部座席等におけるシートベルト着用の推進を図るほか、高速バス等における乗客のシートベルトの着用についてバス事業者等を通じてその徹底を図る。

（4）チャイルドシートの正しい使用の徹底

［経過と現況］

昭和 61 年にシートベルトの着用が義務化されたが、年々その着用率は低下し、それに伴って四輪車の死亡事故が増加する傾向にあったことや、平成 12 年 4 月 1 日から 6 歳未満の乳幼児に対してチャイルドシートの着用が義務付けられたことなどから、シートベルト及びチャイルドシートの着用が急務となった。そのため、市民運動の年間重点事項として、シートベルト・チャイルドシートの着用徹底を定め街頭キャンペーン、テント基地等着用啓発活動などを行っている。

このほか、警察署単位で指定している「交通安全モデル幼稚園・保育園」を中心に、保護者を対象としてチャイルドシートの正しい装着方法などを自ら体験し、習得してもらう参加・体験・実践型の教育を行っている。

［計　　　画］

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び実車を使用した取り付け方教室などあらゆる機会をとらえた普及啓発活動や各種の広報媒体を通じた積極的な広報啓発活動を展開するとともに、シートベルト着用徹底キャンペーン等効果的な着用推進活動を図っていく。

特に、シートベルト・チャイルドシートの日（毎月 20 日）及び同着用徹底強化旬間（2 月 11 日～20 日、6 月 11 日～20 日、11 月 11 日～20 日）の活性化を図る。(平成 17 年 4 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満 54.0%（全国 49.1%）、5 歳児 52.2%（全国 30.4%）（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による。))

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取り組みを促すとともに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進する。

（５）反射材の普及促進

［経過と現況］

反射材視認効果実験など、参加・体験・実践型の交通安全教育のほか、関係機関・団体と連携した反射材の普及キャンペーンやイベント等を通じて啓発活動を実施している。

［計　　　画］

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材普及促進を実施する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

また、反射材の普及促進と合わせて、反射材利用の効果を高めるよう、歩行者や自転車利用者、対向車に自車の存在をいち早く知らせるために、ライド＆ライト運動（夕暮れ時の前照灯早め点灯運動）を展開し、夕暮れ時の交通事故防止を図る。

（６）重大事故につながる危険性の高い飲酒運転を防止するための啓発活動の推進

［経過と現況］

市内においては、飲酒関連死亡事故が多い厳しい状況にあるため、交通安全運動期等を利用して継続的にドライバー等に対する飲酒運転撲滅に関する広報啓発活動を実施している。

［計　　　画］

飲酒運転に起因する交通事故の実態・危険性等を広く周知させるため、キャンペーン等の広報啓発活動を推進し、飲酒運転を許さない環境づくりの定着化を図る。

（７）効果的な広報の実施

［経過と現況］

交通安全意識を高める重要な手段として広報活動があるが、テレビ・ラジオ・新聞・インターネットを通じての広報、パンフレット・広報紙による広報、また看板の掲出、広報車による広報等各種広報媒体を活用し、家庭・地域・職域・学校等それぞれの場に応じた方法で広報の実施に努めている。

また、交通安全キャンペーン、イベント等による広報も実施している。

［計　　　画］

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を利用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど実効の上がる広報を行う。

ア　家庭、学校、職域、地域等と一体となった広範なキャンペーンや官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車の排除等を図る。

イ　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、交通安全家庭の日（毎月 10 日）

の活性化を図りながら、家庭向け広報媒体を積極的に活用し、町内会等を通じた広報紙等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を追放する。

ウ　民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、市民の交通安全意識の盛り上がりを図る。

エ　日常生活に密着した広報を行うため、関係機関提供のテレビ・ラジオ番組等で、家庭向けの交通安全に関する企画を強化するほか、新聞・雑誌等のパブリシティによる効果的な広報やインターネットの活用などあらゆる広報媒体を活用して広報活動を行う。

オ　ポスター、パンフレット、リーフレット、広報紙等の広報媒体を積極的に活用し、家庭・地域・職域・学校等それぞれの場に応じた効果的な広報活動を行う。

カ　広報車による広報や「交通安全テント基地」を始め各種の街頭広報、看板、横断幕等の掲出、映画・ビデオ等を利用しての広報を促進するなど各種広報媒体を活用して集中的に広報活動を行う。

（８）エコドライブの推進

［経過と現況］

現在、数多くの機関・団体が、大気汚染・地球温暖化の防止、省エネルギーの推進等の観点からエコドライブの普及に取組んでいる。「急発進・急加速をしない」、「減速時にはエンジンブレーキを使用する」、「交通の状況に応じた安全な安定走行に努める」など、環境にやさしい自動車の運転方法であるエコドライブを実践すると「ヒヤリ・ハット」の回数が減り、事故減少にもつながる。

今後は、エコドライブが環境面、経済面だけでなく、安全面にもつながることを普及啓発していく。

［計　　　画］

関係機関と連携して各種イベント等の機会に、エコドライブの実践が環境にやさしい、家計にやさしい、と同時に安全運転につながることを普及啓発する。

また、運転免許の取得更新時には、併せてエコドライブについても啓発し、相まって一層の普及啓発に努めるものとする。

（９）その他の普及啓発活動の推進

［経過と現況］

「アイ・愛フェスティバル」「交通博」など関係機関・団体などと連携した総合的な交通安全イベント等を開催し、市民に対する交通安全思想の普及、啓発活動を実施している。

また、交通安全活動に携わる多数の関係機関・団体等との間に構築したインターネットを活用したネットワーク（Ｉネット）により交通事故統計を始めとした交通安全情報の提供・交通安全広報を実施している。

［計　　　画］

ア　「アイ・愛フェスティバル」など交通安全イベントを関係機関・団体との連携による総合的な交通安全行事を開催する。

イ　高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者交通安全マークの普

及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標章（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

ウ　夕暮れ時の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促す。

自動車の前照灯早期点灯については、市民運動の一つとして、月毎に点灯時刻の目安を具体的に示して、年間を通じて取り組む。

エ　市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、交通事故実態に関する情報をインターネットや各種広報紙、機関紙等に対する広報資料の提供及び寄稿活動を推進する。

オ　自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報など総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者などの情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

カ　高速道路における交通安全運動の推進を図るため、路線別事故分析等により、交通情勢に即した事項を設定しながら、各運動期における交通安全啓発や、情報板による情報表示など事故防止等を啓発するチラシの配布、ラジオなど広報媒体を利用した交通安全広報を推進する。

キ　学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、交通安全シンポジウム等の開催に努める。

４　交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、交通指導員の能力向上に努めるとともに、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対して、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、より主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

さらに、春・夏・秋・年末の交通安全市民運動等を契機として、交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなど、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

第３　安全運転の確保

１　運転者教育等の充実

（１）運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

［経過と現況］

ア　昭和 35 年の道路交通法制定に伴って、現行の指定自動車教習所制度が発足して以来、既に 45 年を経過し、今日では、新たに免許を取得した者のほとんどが指定自動車教習所を卒業している現状であり、指定自動車教習所における教習は、初心運転者教育の中核を成すものとなっている。

指定自動車教習所にあっては、施設、機器の高度化、指導員等職員の資質の向上を図り、教習の充実に努めている。

イ　取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、普通第二種免許及び大型第二種免許を取得しようとする者に対し、適切な運転行動を取るための必要な技能及び知識の講習を実施している。

［計　　　画］

ア　指定自動車教習所における教育の充実

指定自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

イ　取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、普通第二種免許及び大型第二種免許（平成 19 年改正道路交通法施行以後は中型免許、大型免許及び中型第二種免許を含む。）を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

（２）運転者に対する再教育等の充実

［経過と現況］

ア　更新時講習

講習実施にあたっては、更新者を優良運転者、一般運転者、違反運転者及び初回更新者に４区分し、運転者区分に応じたきめ細かな講習を行うとともに、講師の資質の向上に努め、交通安全意識の高揚を図っている。

イ　停止処分者講習

自動車等の運転に必要な知識及び技能等について、教本、視聴覚教材の改善を図り、交通の危険性を改善するための教育に努めている。

ウ　違反者講習

軽微違反行為を繰り返し一定の基準に該当した者に対して、社会参加活動または実車による講習を実施し、運転者としての危険性の改善を図っている。

エ　初心運転者講習

初心運転者期間制度に基づき、運転者に慎重な運転をするよう動機付けを行うとともに、

指定講習機関（指定自動車教習所）に対しては、その社会的責任を自覚させ、講習内容の充実と指導員の指導能力の向上を図っている。

オ　高齢者講習

更新期間が満了する日における年齢が 70 歳以上である高齢者に対し、更新期間が満了する日前の 3 か月以内に受講することを義務付け、加齢に伴って生ずる身体的機能の低下を自覚させ、それに応じた具体的な指導を行っている。

カ　取消処分者講習

過去に免許の取消処分等を受けた者が新たに免許を取得しようとする際に実施するもので、受講者の心理的、性格的な欠点を自覚させるため、講習指導員の運転適性検査、運転技能診断、カウンセリング技術等の向上と講習設備の向上に努めている。

［計　　　画］

更新時講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、高齢者講習及び取消処分者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資器材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。また、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育及びその施設・資器材の充実を図る。さらに、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

（３）二輪車安全運転対策の推進

［経過と現況］

原付免許、普通二輪免許及び大型二輪免許を取得しようとする者に対し、適切な運転行動を取るための必要な技能及び知識の講習を実施している。

［計　　　画］

取得時講習、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努めるほか、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪運転者に対する教育の充実強化に努める。

（４）高齢運転者対策の充実

［経過と現況］

高齢社会の進展に伴い、高齢者が関連する交通事故が増加しており、その事故防止対策として、地域、職域等における交通安全教育の実施、反射材の普及活動、適性検査に基づく個別指導等、免許証更新時に運転適性検査、実車指導等の実践型の高齢者講習を義務付け、加齢に伴って生ずる身体的機能の低下を自覚させる講習を実施している。

［計　　　画］

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をより細かく判断できるようにする必要がある。

また、高齢者講習等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努めるとともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の積極的な使用の促進を図る。

（５）シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

［経過と現況］

シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の一層の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習会、交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用徹底を啓発している。

また、警察署単位で「交通安全モデル幼稚園・保育園」を指定し、モデル園を中心に、保護者に対してチャイルドシートの正しい装着方法などを自ら体験し、習得してもらう参加・体験・実践型の教育を行っている。

［計　　画］

シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の一層の徹底を図るため、シートベルト・チャイルドシートの日（毎月 20 日）及び同着用徹底強化旬間（2 月 11 日～20 日、6 月 11 日～20 日、11 月 11 日～20 日）の活性化を図るほか、関係機関・団体と連携し、各種講習会、交通安全運動等あらゆる機会を通じて着用徹底を啓発する。衝撃体験機等の活用により、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト着用義務違反等に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

（６）自動車運転代行業の指導育成等

［計　　画］

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の厳正な取締りを実施する。

（７）悪質危険な運転者の早期排除等

［経過と現況］

悪質危険な運転をするおそれがある運転者を早期に道路交通の場から排除するため、運転免許の行政処分を効果的に運用するとともに、各講習を通じ、対象者に対して交通安全意識の醸成に努めている。

［計　　画］

行政処分制度の適正かつ効果的な運用を行い、悪質危険な運転者の早期排除を図るとともに、各講習を通じ、対象者に対して交通安全意識の醸成に努める。また、危険性のある者に対する施策として、適性試験や運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努める。

２　運転免許制度の改善

［経過と現況］

運転免許人口の増加に伴い、運転免許業務については免許手続きの簡素化を推進している。また、運転免許試験場においては、身体障害者等のための装備・資器材を順次整備している。

［計　　画］

県内の運転免許人口は平成 17 年末に 468 万人を越え、免許適齢人口の 77.5 パーセントに至り、大半の県民が運転者として道路交通に関与している。

このような現状を踏まえ、運転免許業務については免許手続きの簡素化を推進し、更新申請者の負担の軽減を図る等免許保有者の立場に立った運転免許制度の改善を行うとともに、

運転免許試験場においても現実の交通環境における能力の有無を的確に判定する試験方法及び身体障害者等のための設備・資器材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

さらに、運転免許証の偽変造防止、運転免許業務運営の合理化等を図る観点から高度なセキュリティ機能を有する電子技術を応用した運転免許証のＩＣカード化の導入を図る。

3　安全運転管理の推進

［経過と現況］

警察業務のあらゆる機会を利用して、安全運転管理者等未選任事業所の発見に努めるとともに、法定講習の未受講事業所への受講指導を実施している。

［計　　　画］

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

4　自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

（1）自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

［経過と現況］

重大事故を発生させた事業者及び公安委員会から道路交通法による通報のあった事業者等に対し、運行管理体制の確立を重点事項として、監査を実施している。

自動車運送事業者の監査実績表

業種＼年度	12	13	14	15	16
バ　　ス	0	0	7	9	31
タクシー	50	17	39	28	74
トラック	57	19	152	262	154

［計　　　画］

労働基準法(昭和 22 年法律第 49 号)等の関係法令の履行及び運行管理の徹底を図るため、重大事故を引き起こした事業者や連続で事故を引き起こしている事業者等に対する監査を徹底し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行うとともに、可能な範囲で労働基準監督機関と合同で監査・監督を実施し、自動車運送事業者に対する指導を行う。

このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転による事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

さらに、ヒューマンエラーによる事故防止を図るため、自動車運送事業者の安全管理体制

について指導を行う。

このほか、高速バス、トラック、タクシー等については、高速道路等における事故等の被害を軽減するため、シートベルト着用の徹底等の指導の強化を図る。

なお、指導に当たっては、エコドライブ（環境負荷の低減に配慮した自動車使用）の推進にも配慮する。

（２）貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

［計　　　画］

貨物自動車運送事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進する。

また、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、道路交通の安全を推進する観点から、安全性優良事業所の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解を得ながら、該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

（３）事故情報の多角的分析の実施

［計　　　画］

自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実、強化する。

（４）運行管理者等に対する指導講習の充実

［経過と現況］

運行管理者制度は、事業用自動車の輸送の安全を確保するため、昭和 31 年に制定された制度である。

この制度は、旅客及び貨物自動車運送事業者が、事業用自動車の両数により各営業所ごとに、運行を管理するために一定の資格要件を有する者のうちから、運行管理者を選任することとなっている。

また、選任運行管理者に対しては、講習会を実施し管理業務についての指導を行い、自動車運送事業における運行管理体制の充実及び強化を図っている。

［計　　　画］

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報を面的に分析した結果の活用等により、講習内容を充実するとともに、講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

5　交通労働災害の防止等

（１） 交通労働災害の防止

［計　　　画］

事業場に対して、「交通労働災害防止のためのガイドライン」（平成 6 年 2 月　旧労働省策定）の周知徹底を図ることにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚を促進し、交通労働災害の防止を図る。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう、関係団体と連携して事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置を推進するとともに、道路貨物運送については交通労働災害防止指導員により「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づいた、同管理者に対する教育の実施や事業場に対する個別指導等を実施するほか、第三次産業、建設業、製造業等取組の不十分な業種を対象として同管理者教育を関係災防団体との連携、協力を得て実施すること等により、交通労働災害防止活動を推進する。

（2） 運転者の労働条件の適正化等

［計　　画］

自動車運転者の長時間労働は過労をもたらし、交通事故を誘発する一要因となることから、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年 2 月 9 日労働省告示第 7 号）に基づき、以下の事項を重点に監督指導を実施する。

ア　拘束時間・労働時間、運転時間、休日、休息等の適正化

イ　時間外労働、深夜労働、休日労働に対する割増賃金の支払い確保

ウ　健康診断の励行

エ　乗務記録、賃金台帳等の適正な記録の整備

また、関係行政機関との連絡会議の開催及び陸運関係機関、警察機関との相互通報制度等の活用を図る。

6　道路交通に関する情報の充実

（1） 道路交通情報の充実

［計　　画］

高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズへの対応や道路交通の安全に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ＩＴ等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図っていく。

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通流監視カメラ、車両感知器、交通情報板、路側通信システム、道路情報提供装置等の既存の情報収集・提供体制の充実を図る。

さらに、ＩＴＳの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳの整備・拡充を計画的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

高速道路等においては、道路パトロールカー、車両感知器、非常電話、監視テレビ、押しボタン式通報装置（トンネル内）、気象観測装置、気象台からの情報、110 番通報からの連絡、利用者からの通報等により情報の収集を行う。

収集された情報は、コンピューターにより処理し、交通の安全と円滑の確保のため、通行車両に対し、道路情報板、図形情報板、ＶＩＣＳ、路側放送、日本道路交通情報センター、ハイウェイテレホン、ホームページ等により迅速、的確に情報提供を行う。

（２） 危険物輸送に関する情報提供の充実等

［計　　　画］

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険物有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関連法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物輸送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物データベース及び危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図る。

さらに、危険有害物質運搬車両に関しては、国連勧告に基づく危険有害物質の表示・特定の仕組みも含め、その表示の在り方について検討する。

第４　車両の安全性の確保

１　自動車アセスメント情報の提供等

［計　　　画］

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を独立行政法人自動車事故対策機構とともに推進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

２　自動車の検査及び点検整備の充実

［計　　　画］

（１）自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、ＩＴ化による自動車検査情報の活用等を行い、自動車検査独立行政法人と協力のうえ、検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両、整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していくほか、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

（２）自動車点検整備の充実

ア　自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者が保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

イ　自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、自動車検査員、整備主任者研修を通じて指導する。また、自動車分解整備事業者における設備の近代化や経営管理の改善等の推進を図る。

ウ　自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応していく必要があることから、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術や多様化するユーザーニーズに対応していくための技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術向上を図るとともに、新技術が採用された自動車整備や、自動車ユーザーに対する自動車の正しい

使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

エ　ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

3　リコール制度の充実・強化

［計　　　画］

（1）情報収集体制の強化

自動車等不具合情報ホットラインを積極的にＰＲするとともに、自動車製作者等から安全上重要な不具合について定期的に報告することを義務づけるなど情報収集体制の強化を図る。

また、車両欠陥の疑いがある自動車による交通事故等を都道府県警察から国土交通省に対して通報する制度を的確に運用するなど、関係機関の協力の下、不具合情報の収集に努め、リコール対象車両の早期発見を図るとともに、ディーラー監査を実施して不具合情報、改善指示等の充実を図る。

（2）監査の強化

自動車整備事業者に対する監査の中で、リコールに繋がるような不具合情報の収集を積極的に行う。

4　自転車の安全性の確保

［経過と現状］

自治体、学校等と連携した街頭指導により、無灯火自転車への指導及び反射材着装広報を実施している。

また、交通関係機関・団体等と連携し、スーパーなど自転車利用者が集まる施設周辺などにおいて反射材普及促進キャンペーンを実施している。

［計　　　画］

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を活用する。また、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするＴＳマークの普及に努めるほか、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第５　道路交通秩序の維持

１　交通の指導取締りの強化等

［経過と現況］

交通事故の発生実態に基づき、交通事故に直結する悪質・危険、迷惑性の高い違反に重点指向した取締り活動を強化するとともに、歩行者、自転車利用者に対する正しい通行方法についての街頭活動を推進してきたところである。

しかしながら、依然として基本ルール無視等による交通事故が発生しており、引き続き交通環境の変化、ドライバーの心理等を的確に分析検討し、重大事故に直結する飲酒運転、著しい速度違反等の指導取締りを強化する。

［計　　　画］

（１）一般道における効果的な指導取締りの強化等

ア　悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視、一時不停止、歩行者妨害等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りの強化を図る。

イ　背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任を追及するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行う。また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反防止を図る。

ウ　自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

（２）高速道路における指導取締りの強化

高速道路においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることにかんがみ、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、交通指導取締りは、悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

（３）交通事故実態に対応した指導取締りの推進

交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を分析するとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した効率的な指導取締りを推進する。

２　交通事件捜査及び交通事故捜査体制の強化

［経過と現況］

交通捜査体制の強化を図り、交通事故事件の迅速かつ適正な捜査に努めてきたが、ひき逃

げ事件を始め、交通事故をめぐる保険金詐欺事件、替え玉事件、無許可運送事業、自動車使用者の義務違反等いわゆる交通特殊事件は悪質巧妙化するなど事件捜査はますます困難性をきわめていることから、更なる交通捜査支援体制を充実し、迅速適正な捜査を推進する。

［計　　画］

（１）専従捜査体制の強化等

交通事件捜査及び交通事故捜査体制を強化するため、専従捜査員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

（２）初動捜査体制の強化

交通死亡事故等、重大な交通事故発生時における初動捜査を適正かつ迅速に対応するため、交通事故捜査支援班の効率的運用を図り、合理的な交通事故捜査活動を推進する。また、機能性の高い事故捜査車両や簡易自動見分システム等の整備を図る。

３　暴走族対策の強化

［経過と現況］

暴走事案に対しては、現場検挙を第一に徹底した取締りをはじめ各種施策を継続的に推進した結果、大規模な集団暴走はみられなくなった。

しかし、新規グループの旗揚げやグループ同士の合流による小規模のゲリラ的暴走は繰り返し敢行されている状況にあり、的割り・よう撃取締りや採証資料に基づく捜査など暴走形態に応じた捜査手法を駆使し継続的な取締りを実施している。

［計　　画］

（１）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、「暴走族等の追放の促進に関する条例」(県条例)を積極的に運用するとともに、報道機関、車両販売店等の理解と協力を求め、資料提供を行うなど広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対し、「暴走族加入防止教室」を開催するなど適切な指導の実施等を促進するほか、関係団体等との連携により、暴走族の解体、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。

この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性にかんがみ、青少年育成団体等と連携を図るなど青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

（２）暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、管理の徹底を図り、暴走族をい集させないための環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

（３）暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族の取締り体制及び取締り用装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて暴走族グループの解体・補導を積極的に行うなど暴走族に対する取締りの強化を図る。

複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

（４）暴走関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、個々の犯罪事実を究明することはもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど、暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

保護処分に付された暴走族関係事犯少年の処遇にあたっては、遵法精神のかん養、家族関係、交友関係の調査、暴走族組織からの離脱指導等再犯防止に重点を置いた個別指導・教育の実施に努める。

（５）車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業・関係団体に対する指導を積極的に行う。

第６　救助・救急活動の充実

1　救助・救急体制の整備

〔経過と現況〕

近年、救助・救急業務の需要は、増加の一途をたどっている。

これらの業務は、交通事故によって負傷した傷病者の救護のうえからも欠くことのできない市民生活に密着したものとなっている。

本市においても、消防法(昭和 23 年法律第 186 号)第 35 条の 5 に基づいて救急業務、第 36 条の 2 に基づいて救助業務を実施し、その体制を整備・充実強化し、業務の遂行に万全を期している。

(1)　救助業務実施体制

交通事故による救助出動は、平成 17 年中の全出動件数に対し 23.1%にあたる 191 件である。

また、交通事故による救助活動は、平成 17 年中の全活動件数に対し、23.7%にあたる 143 件である。

救　助　出　動　件　数

年	件数（A）	指　数	対前年増加率	（A）のうち交通事故による搬送件数	指　数	対前年増加率
13	832	100	―――	203	100	―――
14	799	96	△4.0%	191	94	△5.9%
15	762	92	△4.7	162	80	△15.2
16	854	103	12.1	187	92	15.4
17	826	99	△3.3	191	94	2.1

※指数は、平成 13 年を 100 とした。

救助活動状況及び救出人員

年	件数（A）	指　数	対前年増加率	（A）のうち交通事故による搬送件数（B）	指　数	対前年増加率	救出人員
13	652	100	―――	141	100	―――	188
14	640	98	△1.8%	141	100	0%	179
15	604	93	△5.6	126	89	△10.6	156
16	639	98	5.8	136	96	7.9	194
17	604	93	△7.4	143	101	5.1	177

※指数は、平成 13 年を 100 とした。

（2） 救急業務の実施状況

ア　救急出動及び救急隊配置状況

交通事故による救急出動は、平成 17 年中の全出動件数に対し 11.5%にあたる 11,624 件である。

救急出動及び救急隊配置状況

年	件数（A）	指数	対前年増加率	(A)のうち交通事故による出動件数（B）	指数	対前年増加率	交通事故による出動率(B/A)	救急隊配置数
13	82,175	100	——	11,763	100	———	14.3	32
14	87,187	106	5.7%	11,519	98	△2.1%	13.2	33
15	91,395	111	4.6	11,497	98	△0.2	12.6	33
16	95,382	116	4.2	11,591	99	0.8	12.2	34
17	101,310	123	5.9	11,624	99	0.3	11.5	34

※指数は、平成 13 年を 100 とした。

イ　救急搬送人員状況

救急隊による交通事故の負傷者の搬送状況は、平成 17 年中の全搬送人員の 12.5%にあたる 11,284 人である。これは市内で 1 日当たり 31 人の交通事故に伴う負傷者を搬送したことになる。

救急搬送人員状況

年	件数（A）	指数	対前年増加率	（A）のうち交通事故による搬送件数（B）	指数	対前年増加率	交通事故による出動率（B/A）
13	73,567	100		11.967	100		16.3
14	77,521	105	5.1%	11.464	96	△4.4%	14.8
15	81,584	111	5.0	11.405	95	△0.5	14.0
16	85,368	116	4.4	11.504	96	0.9	13.5
17	90,010	122	5.2	11.284	94	△1.9	12.5

※指数は、平成 13 年を 100 とした。

（3） 集団災害時における救急業務

大規模な交通事故または転覆事故等により同時に多数の傷病者が生じた災害に対する出動については、特別な出動体制をとっている。

（4） 高速道路・自動車国道等における救助・救急業務等

東名、名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道、伊勢湾岸自動車道及び東名阪自動車道の沿線関係 41 市町村（17 市 2 町 5 消防組合）により、愛知県下高速道路消防連絡協議会を設置して、高速道路における消防相互応援協定を締結、関係各消防機関及び中日本高速道路株式会社と相互の連絡を密にして、円滑な救助・救急をはじめとする消防業務を実施している。

(5) 消防活動における消防相互応援協定

市域周辺市町村の瀬戸市、春日井市、小牧市、大府市、豊明市、尾張旭市、東海市、蟹江町、長久手町、尾三消防本部、西春日井広域事務組合、海部東部消防組合及び海部南部消防組合の 7 市 2 町 4 消防組合とそれぞれ消防相互応援協定を締結し、境界付近で発生する各種事故を円滑に処理する体制をとり、消防活動の万全を期している。

(6) 救助・救急隊員等の教育訓練の充実

不測の事故により発生した傷病者は、常に生命の危機をはらんでおり、災害現場において隊員が行う応急処置等の活動は、尊い生命を救うため迅速的確に実施するものである。

本市では、消防学校における専科教育をはじめ、各種の講習等を受講させている。

(7) 救急知識の普及啓発

救命率を向上させるためには、救急隊員が現場に到着するまでの間、市民等による応急手当が不可欠である。

本市では、市民のニーズに応じた講習を随時実施してきたが、平成 5 年 3 月に全国統一のカリキュラムが定められたことに伴い専従の応急手当普及指導員と所要の資器材を整備し、救命講習の充実に努めている。

工程		年度／単位	第 7 次交通安全計画の実績						摘要
			13	14	15	16	17	計	
救助車の更新	事業費	両	──	──	2	2	──	4	救助車の更新 4 両
救急自動車の更新	事業費	両	5	6	4	4	6	25	更新及び増強車両 25 両

〔計　　　画〕

交通事故により救急車で医療機関に収容される傷病者は増加の一途をたどっている。これらの傷病者を的確に救出し、適切な応急措置を施しつつ迅速な適正医療機関に収容する救助・救急業務は社会的に密着するものとなっている。

また、近年は傷病者を事故現場から医療機関に収容するまでの間における救急救命処置が極めて重要であるという社会的意義にかんがみ、救急救命士法（平成 3 年 4 月法律第 36 号）が制定され、救命率の向上が緊急に解決しなければならない国民的課題とされている。このような状況の下、救助・救急体制の充実を図るため次の施策を重点的に実施していく

必要がある。

(1)　救助体制の整備・拡充

迅速確実な救助活動を実施するため、救助車及び関係資器材の更新並びに改良に努める。

(2)　集団救助・救急体制の整備

部隊運用システムを活用した適切な部隊を出動させるとともに、関係機関との連携を保持し、統制された現場活動に努める。

市医師会と協定を結んでおり、集団災害発生時には市医師会医療救護班と連携した活動に努める。

(3)　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急事故現場に居合わせた人による応急手当が確実に実施されるよう専従の応急手当指導員による自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた救命講習を中心に、救急知識と技術の普及に努める。

(4)　救急救命士の養成

高度な応急処置を実施する救急救命士の養成を推進し、常時 1 名以上の救急救命士の乗務を確保している。

(5)　救助・救急設備等の整備

ア　救助資器材

救助活動装備の基準は、救助隊の編成・装備及び配置の基準を定める省令（昭和 61 年自治省令第 22 号）の別表に掲げられており、本市ではこれに基づき救助用器具を整備している。

イ　救急資器材

救急活動装備の基準は、救急業務実施基準の別表に掲げられており、本市ではこれに基づいて所要資器材の高度化を図っている。

(6)　消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

交通事故等で発生した重篤な負傷者を早期に高度処置可能な病院へ搬送するため、名古屋市消防局航空隊、愛知県防災航空隊との連携を推進する。

(7)　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

本市消防学校における専科教育をはじめ、所管課及び所属教養を重点的に実施し、市民から信頼される隊員の育成に努める。

(8)　高速道路における救急業務実施体制の整備

救急隊のみならず、現場の安全管理と二次災害防止のための活動を行う消防部隊を出動させるとともに、名古屋市消防局と名古屋高速道路公社とは緊密な連絡体制のもと、円滑かつ効果的な救急・消防活動を実施する。

(9)　緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、

新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想等に基づき、人工衛星を利用して位置を測定するＧＰＳ技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（ＨＥＬＰ）の普及を図る。

また、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）の整備を図る。

2　救急医療体制の整備

（1）　救急医療機関等の整備

〔経過と現況〕

ア　救急医療体制

休日や夜間における入院又は手術を必要とする外科系重症患者の発生に対応して、土曜日、日曜日、祝日、年末年始については 1 日あたり 4 病院、平日夜間については 1 日あたり 2 病院が当番にあたっている。また、重篤患者については、市内 5 箇所の救命救急センターがこれに対応している。

イ　救急告示制度

交通事故等の傷病者に対する医療確保に一つとして、消防法第 2 条第 9 項を受けて「救急病院等を定める省令」（昭和 39 年厚生省省令第 8 号）が制定されており、都道府県知事が医療機関の申出に基づいて救急病院・診療所を告示している。

市内における告示医療機関数は、病院 68、診療所 17（平成 18 年 1 月 1 日現在）となっている。

ウ　救急医療情報システム

市内の病院 94、診療所 402（平成 17 年 10 月 1 日現在）から入力される医療応需情報をもとに、愛知県救急医療情報センターが市民又は医療機関に対して症状に応じた最寄の医療機関を電話案内している。また、このシステムの情報は、インターネットにより市民又は医療機関が直接検索することができるようになっている。

〔計　　画〕

ア　市立病院の救急医療体制の充実

イ　第二次救急医療体制の充実

ウ　救命救急センターの評価実施による質の向上等、第三次救急医療体制の医療施設の機能充実

（2）　救急医療担当医師・看護師等の養成

〔経過と現況〕

救急医療担当医師が、日本医師会ＡＣＬＳ（二次救命処置）研修等を受講し、資質の向

上に努めている。
〔計　　　画〕
　救急医療に関する医師等の教育研修に努める。

(3)　救急啓発事業の推進

〔経過と現状〕
　救急医療の充実を図るためには、受け入れ体制やシステムの整備はもとより、これを利用する市民一人ひとりの意識啓発に努めることが重要である。
　このことから、各種の普及啓発活動を医師会等関係団体と連携を図りながら次の事業を実施している。

ア　救急の日（9 月 9 日）関連事業として、「愛知県救急医療推進大会」の開催（県、県医師会、県外科医会）
イ　医療関係者を対象とした「救急コ・メディカルセミナー」の開催（消防局）
ウ　中学校 3 年生や市民に対する救急副読本の作成配布（健康福祉局）
エ　市民に対する自動体外式除細動器（ＡＥＤ）に関する各種広報（健康福祉局）

〔計　　　画〕
　医師会等関係団体との連携を密にして、救急啓発事業の一層の推進を図っていく。

3　救急関係機関の協力関係の確保等

〔計　　　画〕
　救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における綿密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。
　また、災害現場等での医療が必要な場合は医師と看護師を現場へ派遣する体制を整備するほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

第７　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

1　自動車損害賠償保障制度の充実

〔経過と現況〕

自動車損害賠償保障制度は、自動車事故による人身事故により生じる加害者の賠償責任と被害者の損害補償について、設けられた制度である。

自動車損害賠償責任保険（共済）の加入は、自動車を運行するために必要な要件となっており、現行制度の充実を図っている。

保険（共済）の加入促進を図るためキャンペーンを実施するとともに、原付、軽二輪等の車検のない車両については、車検等における自賠責保険のチェック機能が働かないこともあり、保険（共済）に加入していない車両があるため、街頭における指導及び監視活動を実施して、加入促進に努めている。

〔計　　　画〕

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締り及び監視活動の強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行防止を徹底する。

2　交通事故相談活動の推進

〔経過と現況〕

交通事故が多発している現在「交通事故防止対策」と並んで「交通事故による損害賠償」は市民の関心も高く重要な問題である。

このため、本市では昭和 43 年 1 月に「交通事故相談室」を開設し、相談員が面接又は電話により交通事故の被害者及び加害者の相談に応じている。

相談の内容としては、被害者、加害者ともに話し合いに入る段階や話を進めていく過程での賠償問題が最も多いが、その中でも特に後遺障害や認定等に関するものや任意保険会社との休業補償等の交渉上のトラブル、また示談過程での加害者の不誠意に対する対処方法などが多くなっている。

相談要旨別相談件数

（単位：件）

相談要旨		13	14	15	16	17
賠償問題	賠償責任者	85	121	238	247	158
	賠償額の算定	985	486	821	867	625
	過失の程度	651	517	562	589	525
	示談の仕方	1,206	868	1,042	1,139	998
	示談解決後の変更・取消し	8	6	14	10	47
	債務の不履行	74	55	39	17	3
	自賠責保険の請求等	480	506	644	584	523
	労災・社会保険の利用	285	237	243	221	246
	訴訟・調停の利用	373	251	331	262	227
更生問題	生活保護・福祉等の救護措置	16	17	21	11	14
その他	その他	1,717	1,059	1,205	1,304	1,194
計		5,880	4,123	5,160	5,251	4,560

〔計　　　画〕

昭和30年に自動車損害賠償保障法(昭和30年法律第97号)が制定され、保険制度が確立されるとともに、市民の間にも、交通事故による損害の賠償についての意識が浸透してきている。

しかしながら、被害者は自己の治療や生活に追われがちであるうえ、事故態様・損害ともに個別的なものであることから、事故相談に対する需要は依然大きいと思われる。

そこで、今後も次の施策を講ずることにより、初期的相談としての基本的な損害額の算定方法、賠償責任の所在、自賠責保険金の請求方法、示談の仕方・進め方にかかわる問題を始め、その解決に至るまでの各種問題についての相談業務の充実を推進していくものとする。

ア　相談員の資質向上

個々の相談について、交通事故被害者の心情などにも配慮するとともに、多様・複雑な相談に応ずるため、相談員の各種研修事業への参加等による相談能力及び資質の向上を図る。

イ　相談業務の広報及び交通事故解決のための知識の普及

交通事故の当事者を始めとした市民に広く相談の機会を提供するため「広報なごや」や市公式ウェブサイトなど様々な広報媒体を積極的に活用して交通事故相談室の周知を図る。

また、事故当事者に対して交通事故解決のための知識の普及を目的として、手引書の作成・配布などを行う。

ウ　相談業務の連携強化

交通事故相談室における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、訴訟費用の貸与や示談のあっせんなどを行う各種関係機関との連携を強化し、被害者に対する救済の充実を図る。

エ　交通事故相談アドバイザー等による交通事故相談活動の推進

警察のおいては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談アドバイザーによる交通事故相談活動を推進する。

また、交通安全活動推進センターにおいても交通事故の相談に関する業務を推進する。

3　交通事故被害者支援の充実強化

(1)　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

〔経過と現状〕

交通事故等の突発の事故により収入の途を絶たれ、生活に困窮している人々に対して実施されている福祉制度には、生活保護、生活福祉資金の貸付、ひとり親家庭手当制度などがある。

ア　ひとり親家庭手当制度

死別、障害、離別等の理由により、父親又は母親もしくは両親のいない児童の健全な育成を図ることを目的として、本市では児童 1 人につき月額 2,900 円を支給する遺児手当制度を実施していたが、平成 18 年 8 月から、遺児手当に変えて、ひとり

親家庭等になった当初の 3 年間に児童 1 人につき月額 3,000 円から 9,000 円を短期集中給付する「ひとり親家庭手当」制度を実施している。

イ　交通事故等防止協力者救慰金

本市では「交通事故等防止協力者救慰金規則」（昭和 37 年名古屋市規則第 88 号）を設け、「職務によらないで」交通事故等を防止し、又は防止しようとして死亡又は傷害を受けたときは、その者又は遺族に対し救慰金を贈っている。救慰金の額は、死亡の場合 150 万円、傷害の場合 35 万円以内（7 区分）である。

ウ　市民活動保険

交通事故の増加に伴い、地域団体や住民が積極的に交通指導や交通事故防止のために、いわゆる交通安全市民活動に取組むようになってきた。そこで、平成 5 年度から市民活動保険制度を設け、交通安全市民運動等に協力する者が活動中に発生した事故により負傷又は死亡した場合や、他人の生命、身体、財産に損害を与え、法律上の損害賠償責任を負担する場合の救済のため、損害保険に加入し、安心して活動できるようにしている。

〔計　　　画〕

このような福祉制度の充実は、憲法で定める健康で文化的な最低限度の生活を営むことを保障する上で、重要な意味をもつことはいうまでもない。今後、こうした福祉制度の存在を、関係機関及び広報媒体を利用して、さらに周知徹底を図り、利用の必要性のある者が、確実にかつ利用しやすくするよう努め、また、社会保障制度全般について国の施策の充実を要望するとともに、本市独自の福祉対策にあっては、個別的にきめの細かい対策を充実、整備する。

(2)　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

〔計　　　画〕

警察においては、被害者等に対して「交通事故被害者の手引」を活用し、刑事手続きの概要を説明する。また、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者検挙の有無、裁判の結果等を連絡する被害者連絡の充実を図る。

第８　研究開発及び調査研究の充実

１　道路交通の安全に関する研究開発の推進

(1)　高度道路交通システムに関する研究開発の推進

〔経過と現況〕

交通事故の発生要因が複雑化・多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術の発展、交通事故のすう勢、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進している。

〔計　　画〕

ア　安全運転の支援

高度道路交通システム(ＩＴＳ)の推進により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、車車間及び路車間通信等の通信技術を活用した路車協調型安全運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行うとともに安全運転支援システム(ＤＳＳＳ)の実証実験も併せて推進する。

(2)　交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

〔計　　画〕

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果について客観的な事前調査、事後調査を実施するとともに、評価を効率的に行うためのデータ収集・分析等の充実を図る。

事故対策を行った箇所については、対策前後の事故件数等により効果を検証していく。また、対策で効果があるものについては、新規路線にも適用していくように努める。

２　道路交通事故原因の総合的な研究調査の充実強化

〔計　　画〕

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討・立案等に資するため、交通事故データの集計・分析を行うとともに、関係機関の有する各種データ・情報を最大限に活用し、調査研究を推進する。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。